

KONINKRIJK BELGIË
BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN

ROYAUME DE BELGIQUE
ADMINISTRATION DE LA MARINE

NATIONAAL
CONGRES
VAN DE ZEE
VERSLAGEN
ANTWERPEN
17-18-19 - VII - 1937

CONGRÈS
NATIONAL
DE LA MER
RAPPORTS
ANVERS
17-18-19 - VII - 1937

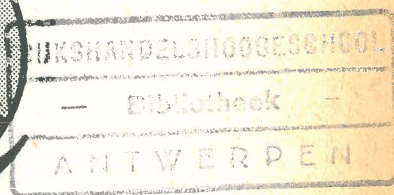


KONINKRIJK BELGIË ROYAUME DE BELGIQUE
stuur van het Zeewezen Administration de la Marine

1^{ste} Nationaal Congres van de Zee

Antwerpen, 17, 18 en 19 Juli 1937

VERSLAGEN



L 1233

1^{er} Congrès National de la Mer

Anvers, 17, 18 et 19 Juillet 1937

RAPPORTS

RUCA-BIBLIOTHEEK



03 01 0102531 7

BESCHERMINGSKOMITEIT

EEREVOORZITTERS

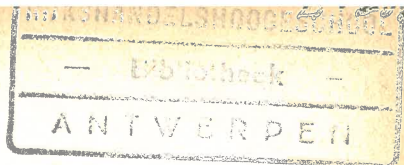
- HH. JASPAR, Minister van Verkeerswezen.
HOLVOET (Baron), Gouverneur der Provincie Antwerpen.
HOUTART (Baron), Gouverneur der Provincie Brabant.
BAELS, Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen.
INGENBLEEK, Gouverneur der Provincie Oost-Vlaanderen.

EERE-ONDERVOORZITTERS

- HH. HUYSMANS, Burgemeester van Antwerpen.
MAX, Staatsminister, Burgemeester van Brussel.
MOREAUX, Burgemeester van Oostende.
VANDER STEGEN, Burgemeester van Gent.
VAN HOESTENBERGHE, Burgemeester van Brugge.
PAUWELS, Burgemeester van Blankenberghe.
INGELS, Burgemeester van Bouchaute.
DEWULF, Burgemeester van De Panne.
DEMUYTTENAERE, Burgemeester van Heyst-aan-Zee.
DESMIDT, Burgemeester van Knocke.
DEEREN, Burgemeester van Nieuwpoort.
BRASSINNE, Burgemeester van Oostduinkerke.
RAMLOT, Voorzitter van den Belgischen Zeevaartbond.

EERELEDEN

- HH. AEN DEN BOOM, Directeur der Rijkshandelshoogeschool, Antwerpen.
BAUWENS, Voorzitter van de Reedersvereeniging ter Visscherij, Oostende.
BEAUPREZ, Voorzitter van den Bond der Oostendsche Vischandelaars, Oostende.
BELIARD & CRIGHTON, Scheepsbouwers, Oostende.
BERNAERTS, Voorzitter van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege en Voorzitter der Vereeniging van Kapiteins ter Lange Omvaart, Antwerpen.
BOUCKAERT, Rector der Staatslandbouwhoogeschool te Gembloux.
BRUNET, Voorzitter van het Syndikaat der uitvoerders van haring, sprout, Oostende.
CHAPELLE, Algemeen Secretaris van den Belgischen Zeemansbond, Antwerpen.



COMITÉ DE PATRONAGE

PRESIDENTS D'HONNEUR

- MM. JASPAR, Ministre des Transports.
HOLVOET (Baron), Gouverneur de la Province d'Anvers.
HOUTART (Baron), Gouverneur de la Province de Brabant.
BAELS, Gouverneur de la Province de la Flandre Occidentale.
INGENBLEEK, Gouverneur de la Province de la Flandre Orientale.

VICE-PRESIDENTS D'HONNEUR

- MM. HUYSMANS, Bourgmestre d'Anvers.
MAX, Ministre d'Etat, Bourgmestre de Bruxelles.
MOREAUX, Bourgmestre d'Ostende.
VAN DER STEGEN, Bourgmestre de Gand.
VAN HOESTENBERGHE, Bourgmestre de Bruges.
PAUWELS, Bourgmestre de Blankenberghe.
INGELS, Bourgmestre de Bouchaute.
DEWULF, Bourgmestre de la Panne.
DEMUYTTENAERE, Bourgmestre de Heyst-s/Mer.
DESMIDT, Bourgmestre de Knocke.
DEEREN, Bourgmestre de Nieuport.
BRASSINE, Bourgmestre de Oostduinkerke.
RAMLOT, Président de la Ligue Maritime Belge.

MEMBRES D'HONNEUR

- MM. AEN DEN BOOM, Directeur de l'Institut Supérieur de Commerce de l'Etat, Anvers.
BAUWENS, Président de l'Union des Armateurs à la Pêche Belges, Ostende.
BEAUPREZ, Président de l'Union des Commerçants Poissonniers, Ostende.
BELIARD & CRIGHTON, Constructeurs de Navires, Ostende.
BERNAERTS, Président du Collège Royal Maritime Belge et Président de l'Association des Capitaines au Long Cours, Anvers.
BOUCKAERT, Recteur de l'Institut Agronomique de l'Etat, Gembloux.
BRUNET, Président du Syndicat des Exportateurs de Hareng et d'Esprot, Ostende.
CHAPELLE, Secrétaire Général du «Belgische Zeemansbond», Anvers.

- HH. DECKMIJN, Voorzitter van de Visschersvereeniging « Hand in Hand », Oostende.
- DE VUYST, Eere-Directeur Generaal van het Ministerie van Landbouw, Brussel.
- DOLEZ, Voorzitter der « Model Yacht Club de Bruxelles », Brussel.
- DUESBERG, G., Dr., Rector der Rijsuniversiteit van Luik.
- DUSTIN, Rector der Vrije Hoogeschool te Brussel.
- FREDERICQ, Rector der Rijsuniversiteit te Gent.
- GILSON, Directeur van het Zeewetenschappelijk Instituut te Oostende.
- GLESENER, Directeur Generaal bij het Ministerie van Openbaar Onderwijs te Brussel.
- GLORIE, Rector van de Staatslandbouwhoogeschool te Gent.
- GOEMANS, Bestendig Secretaris van de Koninklijke Vlaamsche Akademie.
- GRIMARD, Directeur der Scheepswerf Cockerill, Hoboken.
- HEYDT, Voorzitter van de « Model Yacht Club d'Anvers » Antwerpen.
- LADEUZE, Mgr., Rector der Katholieke Hoogeschool te Leuven.
- LAENEN, Lid der Propagandacommissie voor Vischverbruik, Brugge.
- LAMBREGT, Voorzitter van de « Vereenigde Motorvisschers-Reeders », Oostende.
- LAUDE, Directeur der Koloniale Hoogeschool, Antwerpen.
- LEFEVRE, Opziener over de Visscherijscholen te Oostende.
- LIEGEAIS, Directeur Generaal bij het Ministerie van Openbaar Onderwijs te Brussel.
- MEULEMEESTER, Voorzitter van de Vereeniging van Officieren der Belgische Koopvaardij, Antwerpen.
- NOLFF, Dr., Voorzitter van het Rood Kruis van België, Brussel.
- PADUART, Directeur van 's Rijks Hoogere Zeevaartschool te Antwerpen.
- PELSENEER, Bestendig Secretaris van de « Academie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique », Brussel.
- RAU, Voorzitter van de Vereeniging der Rookerijen en Conservenfabrieken, Oostende.
- SHEID, Voorzitter der Reedersvereeniging, Antwerpen.
- TIMBAL (Dr.), Directeur Generaal van den Gezondheidsdienst bij het Min. van Binnelandsche Zaken, Brussel.
- VAN BREEMEN (Dr.), Directeur van het Instituut voor Physische Therapie, Amsterdam.
- VAN CAILLIE, Directeur Generaal bij het Ministerie van Economische Zaken, Brussel.
- VAN DEN BEMDEN, Voorzitter der Visch invoerders, Antwerpen.

MM. DECKMIJN, Président de l'Association pour Pêcheurs « Hand in Hand », Ostende.

DE VUYST, Directeur Général Honoraire du Ministère de l'Agriculture, Bruxelles.

DOLEZ, Président du Model Yacht Club de Bruxelles, Bruxelles.

DUESBERG, Dr., Recteur de l'Université de l'Etat, à Liège.

DUSTIN, Dr., Recteur de l'Université Libre de Bruxelles.

FREDERICQ, Recteur de l'Université de l'Etat, Gand.

GILSON, Directeur de l'Institut Maritime, Ostende.

GLESENER, Directeur Général au Ministère de l'Instruction Publique., Bruxelles.

GLORIE, Recteur de l'Institut Agronomique de l'Etat, à Gand.

GOEMANS, Secrétaire Perpétuel de l'Académie Royale de Langue et de Littérature Flamandes.

GRIMARD, Directeur des Chantiers Navals Cockerill, à Hoboken.

HEYDT, Président du Model Yacht Club de Belgique, Anvers.

LADEUZE, Mgr., Recteur de l'Université Catholique de Louvain.

LAENEN, Membre de la Commission de Propagande pour la consommation du poisson de mer, Bruges.

LAMBREGT, Président de l'Association « Motorvisschers-Reeders », Ostende.

LAUDE, Directeur de l'Université Coloniale, Anvers.

LEFEVRE, Inspecteur des Ecoles de Pêche, à Ostende.

LIEGEOIS, Directeur au Ministère de l'Instruction Publique, Bruxelles.

MEULEMEESTER, Président de l'Union des Officiers de la Marine Marchande, Anvers.

NOLFF, Dr., Président de la Croix-Rouge de Belgique, Bruxelles.

PADUART, Directeur de l'Ecole Supérieure de Navigation, Anvers.

PELSENEER, Secrétaire Perpétuel de l'Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, Bruxelles.

RAU, Président de l'Union des Saurisseries et Fabriques de Conserves, Ostende.

SHEID, Président de l'Union des Armateurs, Anvers.

TIMBAL, Dr., Directeur Général de l'Hygiène au Ministère de l'Intérieur, Bruxelles.

VAN BREEMEN, Dr., Directeur de « Instituut voor Physische Therapie », Amsterdam.

VAN CAILLIE, Directeur Général au Ministère des Affaires Economiques, Bruxelles.

VAN DEN BEMDEN, Président des Importateurs de Poisson, Anvers.

VAN DER BEKEN, Voorzitter van den Geneeskundigen Kring, Antwerpen.

VAN HULLE, Voorzitter van de Vakvereeniging der Officieren van 's Rijkszeewezen, Oostende.

VAN STRAELEN, Directeur van het Koninklijk Museum voor Natuurkundige Wetenschappen, Brussel.

VAN TORRE, Voorzitter van den Bond der Motorvisschers- Reeders van Heyst en Zeebrugge.

VAN ZYPE, Secretaris van de Koninklijke Academie, Brussel.

VERHELST, Voorzitter van de Vischhandelvereeniging en van de Syndikale Kamer van Vischhandel in België, Brussel.

VRANCKX, Secretaris van de Academie der Marine, Antwerpen.

WILLAERT, Directeur der Handelshoogeschool St. Igatius, Antwerpen.

WILLEMS, Voorzitter van « De Vereenigde Vischhandelaars te Oostende », Oostende.

Voorzitters der Handelskamers van Antwerpen, Brugge, Brussel, Gent en Oostende.

INRICHTINGSKOMITEIT

VOORZITTER

Mr. DE VOS, Directeur Generaal van het Zeewezen, Brussel.

ONDERVOORZITTERS

HH. BECKER, Voorzitter van de Royal Yacht Club de Belgique, Antwerpen.

DEZUTTERE, Secretaris van den Hoogen Zeevisscherijraad, Brugge.

GOOR, Scheepvaartkundig Adviseur-Directeur bij het Bestuur van het Zeewezen, Brussel.

GUNZBURG, Professor aan de Vrije Hoogeschool te Brussel, Antwerpen.

HERVY-COUSIN, Eere-Voorzitter van den Belgischen Zeevaartbond, Brussel.

MULS, Conservator van het Koninklijk Muzeum voor Schoone Kunsten, Antwerpen.

VAN DE VELDE, Professor bij de Rijksuniversiteit Gent, Gent.

VAN DER BEKEN, Président du Cercle Médical, Anvers.

VAN HULLE, Président de l'Union Professionnelle des Officiers de la Marine de l'Etat, Ostende.

VAN STRAELEN, Directeur du Musée Royal d'Histoire Naturelle, Bruxelles.

VAN TORRE, Président du « Bond der Motorvisschers-Reeders » de Heyst et Zeebrugge.

VAN ZYPE, Secrétaire Perpétuel de l'Académie Royale de Langue et de Littérature Françaises, Bruxelles.

VERHELST, Président de l'Union des Facteurs Importateurs en poissons agréés par la Ville de Bruxelles et de la Chambre Syndicale de Commerce de Poisson en Belgique, Bruxelles.

VRANCKX, Secrétaire de l'Académie Royale de Marine, Anvers.

WILLAERT, Directeur de l'Institut Supérieur de Commerce St. Ignace, Anvers.

WILLEMS, Président de l'« Union des Négociants en Poisson », Ostende.

les Présidents des Chambres de Commerce d'Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand et Ostende.

COMITÉ ORGANISATEUR

PRESIDENT

Mr. H. De Vos, Directeur Général de la Marine, Bruxelles.

VICE-PRESIDENTS

MM. BECKER, Président du Royal Yacht Club de Belgique, Anvers.

DEZUTTERE, Secrétaire du Conseil Supérieur de la Pêche Maritime, Bruges.

GOOR, Conseiller Nautique, Directeur à l'Administration de la Marine, Bruxelles.

GUNZBURG, Professeur à l'Université Libre de Bruxelles, Anvers.

HERVY-COUSIN, Président honoraire de la Ligue Maritime Belge, Bruxelles.

MULS, Conservateur du Musée Royal des Beaux-Arts d'Anvers.

VAN DE VELDE, Professeur à l'Université de Gand.

ALGEMEEN SECRETARIS

Mr. VAN HAL, Secretaris van de Propagandavereniging voor Vischverbruik, Brussel.

SCHATBEWAARDER

Mr. DE PAUW, Opsteller bij het Bestuur van het Zeewezen, Brussel.

LEDEN

- HH. ADAMSON, Havenkapitein te Brugge.
 ALEXANDER, Reeder te Antwerpen.
 ASPESLAGH, Zeecommissaris te Antwerpen.
 BAELDE, Schepen van Handel en Scheepvaart, Antwerpen.
 BARBE, Zeecommissaris te Oostende.
 BEERNAERT, Afgevaardigde van den « Bond der Motorvischers-Reeders van Heyst en Zeebrugge, Heyst-aan-Zee.
 BERDEN, Afgevaardigde van de Vereenigde Vischhandelaars, Afdeeling Sprot en Haring, Oostende.
 BEYEN, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde van de Gemeente De Panne.
 BLONDE, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde der Stad Oostende.
 BLONDE, Havenkapitein, te Gent.
 Juff. BOONANTS, Schepen, Afgevaardigde der Stad Gent.
 HH. BOTTEMANE, Afgevaardigde van den « Bond der Oostendsche Vischhandelaars », Oostende.
 BRANDLIGT, Dokter-Geneesheer, Antwerpen.
 BRES, Dokter-Geneesheer, Antwerpen.
 BRIJS, Havenkapitein te Antwerpen.
 CARBON, Afgevaardigde van de Handelskamer van Oostende.
 CARLIER, Zeecommissaris te Zeebrugge.
 CARPENTIER, Dokter-Geneesheer, Antwerpen.
 CAUTERMAN, Dokter-Geneesheer, Antwerpen.
 CHABOT, Professor aan het Hooger Instituut voor Voeding te Gent.
 CLYMANS, Bestuurder der Stedelijke Vischmijn, Antwerpen.
 COTTEMANS, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde der Stad Brugge.
 COUTEAUX, Directeur van de Rijksmarineschool, Oostende.
 DAMAS, Professor aan de Rijksuniversiteit te Luik.
 De BOCK, Ingenieur, lid van de Commissie voor Zeevischteelt en Mosselteelt te Antwerpen.
 DE CEUNINCK, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde der Stad Oostende.

SECRETAIRE GENERAL

Mr. VAN HAL, Secrétaire de l'Association de Propagande pour la consommation du poisson de mer, Bruxelles.

TRESORIER

Mr. DE PAUW, Rédacteur à l'Administration de la Marine, Bruxelles.

MEMBRES

- MM. ADAMSON, Capitaine de Port, Bruges.
ALEXANDER, Armateur à Anvers.
ASPESLAGH, Commissaire Maritime, Anvers.
BAELDE, Echevin du Commerce et de la Marine, Anvers.
BARBE, Commissaire Maritime, Ostende.
BEERNAERT, Délégué des « Motorvisschers-Reeders » de Heyst-sur-Mer et Zeebrugge, Heyst-sur-Mer.
BERDEN, Délégué de l'Union des Négociants en Poisson. Section Sprots et Harengs, Ostende.
BEYEN, Conseiller Communal, Délégué de la Commune de La Panne.
BLONDE, Conseiller communal, Délégué de la Ville d'Ostende.
BLONDE, Capitaine de Port, Gand.
Mlle BOONANTS, Echevin Déléguée de la Ville de Gand.
MM. BOTTEMANE, Délégué de l'Union des Commerçants Poissonniers, Ostende.
MM. BRANDLIGT, Docteur en Médecine, Anvers.
BREES, Docteur en Médecine, Anvers.
BRIJS, Capitaine de Port, Anvers.
CARBON, Délégué de la Chambre de Commerce d'Ostende.
CARLIER, Commissaire Maritime, à Zeebrugge.
CARPENTIER, Docteur en Médecine, Anvers.
CAUTERMAN, Docteur en Médecine, Anvers.
CHABOT, Professeur à l'Institut Supérieur des Fermentations, Gand.
CLYMANS, Directeur de la Minque Communale, Anvers.
COTEMANS, Conseiller Communal, Délégué de la Ville de Bruges, Bruges.
COUTEAUX, Directeur de l'Ecole de Marine de l'Etat, Ostende.
DAMAS, Professeur à l'Université de Liège.
DE BOCK, Membre du Conseil de Mariculture et de Mytiliculture, Anvers.
DE CEUNINCK, Conseiller Communal, Délégué de la Ville d'Ostende.

- DECLERCQ, Apotheker, Werkleider bij de Rijksuniversiteit te Gent.
- DE CROP, Nijveraar te Oostende.
- DE GHELDERE, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde van het Gemeentebestuur, Heyst-aan-Zee.
- DE GROOTE, Schepen, Afgevaardigde der Gemeente Heyst-aan-Zee.
- DE HEUSCH, Afgevaardigde van de Syndicale Kamer van Vischhandel in België, Brussel.
- DELCROIX, Dokter-Geneesheer te Oostende.
- DEPIERRE, Nijveraar te Oostende.
- DEROO, Dokter-Geneesheer te Oostende.
- DESCAMPS, Rechtskundig Adviseur, Directeur bij het Bestuur van het Zeewezen, Brussel.
- DE VRIENDT, Commissaris der Visscherijhaven te Zeebrugge.
- DE WAELE, Professor bij de Rijksuniversiteit te Gent.
- EVERAERTS, Directeur-Beheerder van het Badenpaleis te Oostende.
- FEYS, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde der Stad Oostende.
- FRIDT, van « Bruxelles Royal Yacht Club », Brussel.
- GHYOOT, Voorzitter van de « Cercle Médical d'Ostende », Oostende.
- GHYS, Afgevaardigde van de Vereenigde Motorvisschers-Reeders, Oostende.
- GILLIAMS, Letterkundige, Antwerpen.
- GILLON, Burgerlijk- en Scheepsbouwkundig Ingenieur, Brussel.
- GOETGHEBEUR, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde der Stad Oostende.
- Juff. HUYBREGHS, Gehecht bij het Bestuur van het Zeewezen, Brussel.
- HH. JAUMOTTE, Directeur van het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België, Ukkel.
- LAMBRECHTS, Afgevaardigde van de Vischhandelvereeniging, Brussel.
- LOZE, Directeur der Zeevaartschool te Oostende.
- LYNEN, Secretaris van de Belg. Mij der Marine Schilders, Brussel.
- MAJOR, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde van de Stad Oostende.
- MELAERTS, Havenkapitein te Zeebrugge.
- MICHEL, Dokter-Geneesheer, te Brussel.
- MOLTER, Schepen van Financiën, Antwerpen.
- MYCKE, Afgevaardigde van de Syndikale Kamer van Vischhandel in België, Brussel.

- DECLERCQ, Pharmacien, Chef de travaux à l'Université de Gand.
DE CROP, Industriel, Ostende.
- DE GHELDERE, Conseiller Communal, Délégué de la Commune de Heyst-sur-Mer.
- DE GROOTE, Echevin, Délégué de la Commune de Heyst-sur-Mer.
- DE HEUSCH, Délégué de la Chambre Syndicale du Commerce de Poisson en Belgique, Bruxelles.
- DELCROIX, Docteur en Médecine, Ostende.
- DEPIERRE, Industriel, à Ostende.
- DEROO, Docteur en Médecine, Ostende.
- DESCAMPS, Conseiller Juridique, Directeur à l'Administration de la Marine, Bruxelles.
- DEVRIENDT, Commissaire du Port, à Zeebrugge.
- DE WAELE, Professeur à l'Université de Gand.
- EVERAERTS, Directeur-Administrateur du Palais des Thermes, Ostende.
- FEYS, Conseiller communal, Délégué de la Ville d'Ostende.
- FRIDT, du « Bruxelles Royal Yacht Club », Bruxelles.
- GHYOOT, Président du Cercle Médical d'Ostende.
- GHYS, Délégué de l'Association « Motorvisschers-Reeders », Ostende.
- GILLIAMS, Littérateur, Anvers.
- GILLON, Ingénieur civil et naval, Bruxelles.
- GOETGHEBEUR, Conseiller communal, Délégué de la Ville d'Ostende.
- Mlle HUYBREGHS, Attachée à l'Administration de la Marine, Bruxelles.
- MM. JAUMOTTE, Directeur de l'Institut Royal Météorologique de Belgique, Uccle.
- LAMBRECHTS, Délégué de l'Union des Facteurs en Poisson, Bruxelles.
- LOZE, Directeur de l'Ecole de Navigation d'Ostende.
- LYNEN, Secrétaire de la Société Belge des Peintres de la Mer, Bruxelles.
- MAJOR, Conseiller Communal, Délégué de la Ville d'Ostende.
- MELAERTS, Capitaine de Port, à Zeebrugge.
- MICHEL, Docteur en Médecine, Bruxelles.
- MOLTER, Echevin des Finances, Anvers.
- MYCKE, Délégué de la Chambre Syndicale du Commerce de Poisson en Belgique, Bruxelles.

- OSTREA, N. V., Brussel.
PAUWAERT, Kunstschilder te Gent.
PIROOTE, Bestuurder der Vischmarkt, Gent.
RAU, Afgevaardigde van de Vereenigde Vischhandelaars - Afdeeling Sprot en Haring, Oostende.
REYNAERTS, Dokter-Genesheer te Oostende.
RODHAIN, Directeur van de « Comptoir Maritime Anversoï », Antwerpen.
RO TSAERT, Advokaat te Antwerpen.
SEEUWEN, Dokter-Genesheer te Oostende.
SERRUYS, Dokter-Genesheer te Oostende.
SIFFER, Schepen, Afgevaardigde van de Stad Gent.
SIOEN, Ingenieur te Brugge.
STEYAERT, Schepen, Afgevaardigde der Stad Nieuwpoort.
STIENON, Dokter-Genesheer, te Antwerpen.
TERWAGNE, Dokter-Genesheer, te Brussel.
VANAUBEL, Dokter-Genesheer, te Antwerpen.
VAN DEN BERGHE, Griffier der Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisscherij, Oostende.
VAN DEN BROUCKE, Schepen, Afgevaardigde van de Gemeente Knocke.
VAN DEN KIEBOOM, Afgevaardigde van de Vereenigde Vischhandelaars, Oostende.
VAN DEN WOUWER, Afgevaardigde van de « Vischinvoerders », Antwerpen.
VAN DE PITTE, Schepen, Afgevaardigde van de Stad Brugge.
VAN DER PERRE, Afgevaardigde van de Beroepsvereniging voor Vischhandelaars, Brussel.
VAN DER ROL, Afgevaardigde der N. V. « Armement Ostendais à la Pêche Belge », Oostende.
VAN DER ZYPÉ, Afgevaardigde van de Beroepsvereniging voor Vischhandelaars, Brussel.
VAN DYCKE, Professor aan 's Rijks Hooge Zeevaartschool, Antwerpen.
VAN EMELÉN, Dokter-Genesheer, Antwerpen.
VAN GHELDERE, Afgevaardigde van de « Vischhandelvereniging », Brussel.
VAN GLABBEKE, Havenmeester te Oostende.
VAN MOLLE, Zeecommissaris te Nieuwpoort.
VAN OYE, Professor aan de Rijksuniversiteit, Gent.
VELTHOF, Directeur van de Visscherijhaven, Oostende.

- OSTEREA, S. A., Bruxelles.
PAUWAERT, Artiste Peintre, Gand.
PIROOTE, Directeur du Marché du Poisson, Gand.
RAU, Délégué de l'Union des Négociants en Poisson — Section
Sprots et Harengs, Ostende.
REYNAERTS, Docteur en Médecine, Ostende.
RODHAIN, Directeur du Comptoir Maritime Anversois, Anvers.
RO TSAERT, Avocat, Anvers.
SEEUWEN, Docteur en Médecine, Ostende.
SERRUYS, Docteur en Médecine, Ostende.
SIFFER, Echevin, Délégué de la Ville de Gand.
SIOEN, Ingénieur, à Bruges.
STEYAERT, Echevin, Délégué de la Commune de Nieuport.
STIENON, Docteur en Médecine, Anvers.
TERWAGNE, Docteur en Médecine, Bruxelles.
VAN AUBEL, Docteur en Médecine, Anvers.
VAN DEN BERGHE, Greffier de la Caisse Commune pour Pêcheurs.
Ostende.
VAN DEN BROUCKE, Echevin, Délégué de la Commune de Knocke.
VAN DEN KIEBOOM, Délégué de l'Union des Négociants en Poisson,
Ostende.
VAN DEN WOUWER, Délégué des « Importateurs de Poisson »,
Anvers.
VAN DE PITTE, Echevin, Délégué de la Ville de Bruges.
VAN DER PERRE, Délégué de l'Union Professionnelle des Négociants
en Poisson, Bruxelles.
VAN DER ROL, Délégué de la S. A. Armement Ostendais à la
Pêche Belge, Ostende.
VAN DER ZYPE, Délégué de l'Union Professionnelle des Négociants
en Poisson, Bruxelles.
VAN DYCKE, Professeur à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers.
VAN EMELEN, Docteur en Médecine, Anvers.
VAN GHELDERE, Délégué de l'Union des Facteurs en Poisson,
Bruxelles.
VAN GLABBEKE, Capitaine de Port, Ostende.
VAN MOLLE, Commissaire Maritime, à Nieuport.
VAN OYE, Professeur à l'Université de Gand.
VELTHOF, Directeur du Port de Pêche, Ostende.

VERBIEST, Afgevaardigde van de Visschersvereeniging « Hand in Hand », Oostende.

VERCAMMEN, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde der Stad Gent.

VERHAEGE DE NAYER, Schepen, Afgevaardigde der Stad Brussel.

VERHULST, Afgevaardigde van de Vereenigde Vischhandelaars, Oostende.

VERMEIRE, Gemeenteraadslid, Afgevaardigde van de Gemeente Knocke.

VERREPT, Schepen van den Burgerlijken Stand, Antwerpen.

VERSCHELDE, O/ Directeur bij het Bestuur van het Zeewezen, Brussel.

VLAEMINCKX, Afdeelingshoofd bij het Bestuur van het Zeewezen, Brussel.

VROOME, Schepen, Afgevaardigde der Stad Oostende.

WILLEM, Professor aan de Rijksuniversiteit te Gent.

WILLEMS, Afgevaardigde van de Handelskamer van Oostende.

WYBAUW, Dokter-Genesheer, Antwerpen.

ZIMMERMAN, Dokter-Genesheer, Hoboken.

Directeur « Stedelijke Visscherijschool », Oostende.

Directeur « Koninklijk Werk van den Ibis », Oostende.

Directeur « Vrije Visscherijschool », Bouchaute.

Directeur « Vrije Visscherijschool », Blankenberghe.

Directeur « Vrije Visscherijschool », De Panne.

Directeur « Vrije Visscherijschool », Heyst.

Directeur « Vrije Visscherijschool » Nieuwpoort.

Directeur « Vrije Visscherijschool », Oostende.

Directeur « Vrije Visscherijschool », Zeebrugge.

Directeurs der Stedelijke Vischmijn, te Brugge en Brussel.

- VERBIEST, Délégué de l'Association pour Pêcheurs « Hand in Hand », Ostende.
- VERCAMMEN, Conseiller Communal, Délégué de la Ville de Gand.
- VERHAEGE-DE NAYER, Echevin, Délégué de la Ville de Bruxelles.
- VERHULST, Délégué de l'Union des Négociants en Poisson, Ostende.
- VERMEIRE, Conseiller Communal, Délégué de la Commune de Knocke.
- VERREPT, Echevin de la Ville d'Anvers.
- VERSCHÉLDE, Sous-Directeur à l'Administration de la Marine, Bruxelles.
- VLAEMINCKX, Chef de Division à l'Administration de la Marine, Bruxelles.
- VROOME, Echevin, Délégué de la Ville d'Ostende.
- WILLEM, Professeur à l'Université de Gand.
- WILLEMS, Délégué de la Chambre de Commerce d'Ostende.
- WYBAUW, Docteur en Médecine, Anvers.
- ZIMMERMAN, Docteur en Médecine, Hoboken.
- Directeur de l' « Ecole de Pêche Communale », Ostende.
- Directeur de l' « Œuvre Royale de l'Ibis », Ostende.
- Directeur de l' « Ecole Libre de Pêche », Bouchaute.
- Directeur de l' « Ecole Libre de Pêche », Blankenberghe.
- Directeur de l' « Ecole Libre de Pêche », La Panne.
- Directeur de l' « Ecole Libre de Pêche », Heyst.
- Directeur de l' « Ecole Libre de Pêche », Nieupoort.
- Directeur de l' « Ecole Libre de Pêche », Ostende.
- Directeur de l' « Ecole Libre de Pêche », Zeebrugge.
- Directeurs des Minques Communales de Bruges et Bruxelles.
-

LIJST DER OFFICIEELE AFGEVAARDIGDEN LISTE DES DÉLÉGUÉS OFFICIELS

- ANCIAUX, Délégué de l'Institut de Médecine Tropicale Prince Léopold, Anvers.
- BAKELMANS, Afgevaardigde van de Vlaamsche P. E. N. Club, Antwerpen.
- BASELEER, Afgevaardigde van het Koninklijk Kunstverbond, Antwerpen.
- BOGAERT, Délégué de l'Université Libre de Bruxelles.
- BRANDES, Délégué de la Société Belge d'Ophtalmologie, Anvers.
- COURTOIT, Afgevaardigde van de Handelshoogeschool St. Ignatius, Antwerpen.
- DAMAS, Délégué de l'Université de Liège.
- DEBAUDT, Délégué de l'Œuvre Nationale Belge de Défense contre la Tuberculose.
- DECKERS, Délégué de la Croix Rouge de Belgique, Bruxelles.
- DE CLEYN (E. P.), Afgevaardigde van de Handelshoogeschool St. Ignatius, Antwerpen.
- DEKEYSER, Délégué de la Société Belge de Dermatologie et de Syphiligraphie, Bruxelles.
- DEKEYSER, Délégué de Bruxelles-Médical.
- DE LANGE, Afgevaardigde van « Kunst van Heden », Antwerpen.
- DE RIDDER, Afgevaardigde van de Rijksuniversiteit van Gent.
- DEROM, Délégué de l'Association de la Presse Médicale Belge, Gand.
- DE WAELE, Afgevaardigde van de Rijksuniversiteit van Gent.
- DE WAHA (Baron), Délégué de la Croix-Rouge de Belgique, Anvers.
- DE WINTER, Afgevaardigde van het Koninklijk Kunstverbond, Antwerpen.
- DRONSART, Délégué de la Croix-Rouge de Belgique, Bruxelles.
- DUBOIS, Délégué de l'Institut de Médecine Tropicale Prince Léopold, Anvers.
- FROEHLIGH, Délégué de la Société Royale de Médecine, Anvers.
- GILSON, Délégué de l'Université Catholique de Louvain.
- GUNZBURG, Délégué de l'Université Libre de Bruxelles.
- HOOGERE ZEEVAARTSCHOOL van Antwerpen.

LHEUREUX, Afgevaardigde van het Koninklijk Kunstverbond, Antwerpen.

LOIR, rue de Coligny, 12bis, Le Havre (France).

MITSLER, Afgevaardigde van « Kunst van Heden », Antwerpen.

MOORKENS, Délégué de la Croix-Rouge de Belgique, Anvers.

OCKET, Afgevaardigde van de Handelshoogeschool St. Ignatius, Antwerpen.

RODHAIN, Délégué de l'Institut de Médecine Tropicale Prince Léopold, Anvers.

SMETS, Afgevaardigde van de Vereeniging van Letterkundigen, Antwerpen.

SOCIETE BELGE DE GASTRO-ENTEROLOGIE, Bruxelles.

VAN DEN DUNGEN, Délégué de l'Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts, Bruxelles.

VAN DER SYPEN, Délégué de la Croix-Rouge de Belgique, Anvers.

VAN DE VELDE, Afgevaardigde van de Rijksuniversiteit van Gent.

VANDENDRIESCH, Délégué de l'Œuvre Nationale Belge de Défense contre la Tuberculose.

VAN GEERTRUYEN, Afgevaardigde van de Handelshoogeschool St. Ignatius, Antwerpen.

VAN HOUTEGEM, Afgevaardigde van de Rijksuniversiteit van Gent.

VAN OYE, Afgevaardigde van de Rijksuniversiteit van Gent.

ZIELENS, Afgevaardigde van de Vlaamsche P.E.N. Club, Antwerpen.

REGLEMENT

I. — Het Congres, geplaatst onder de bescherming van den Belgischen Staat, de Provincie West-Vlaanderen, en de steden van de Belgische Zeekust, wordt gehouden te Antwerpen op Zaterdag 17, Zondag 18 en Maandag 19 Juli 1937. Dit Congres valt samen met de « Week der Zeevaart », ingericht van 10 tot 19 Juli door den Belgischen Zeevaartbond.

II. — Worden leden van het Congres de personen die belang stellen in al de bedrijvigheden welke op de zee betrekking hebben, en die hunne toetreding met hunne bijdrage aan het inrichtingscomiteit van het Congres hebben gezonden.

III. — De bijdrage is bepaald op 25 Belgische franken. De toetreders ontvangen een lidkaart die toegang verleent tot de vergaderingen en ontvangsten. De vervoerkosten op de Belgische Spoorwegen worden, op vertoon van de lidkaart met 35 % verminderd. De toetreders ontvangen de uitgaven en de verslagen van het Congres.

IV. — Het Congres duurt 3 dagen, het wordt geopend en gesloten door een algemeene vergadering. De werkzaamheden worden verdeeld onder 7 afdeelingen :

1. Zeevaartpropaganda;
2. Handel van de Zeeprodukten;
3. Nijverheden behorende tot de Zeevisserij en de zeevaart;
4. Wetenschappen van de Zee;
5. Letterkunde en Kunsten over de Zee;
6. Geneeskunde (Balneologie en Hydrotherapie);
7. De sporten en de Zee.

Het inrichtingscomiteit behoudt zich het recht het getal der afdeelingen te wijzigen volgens de omstandigheden.

De voorzitters der afdeelingen beschikken over het meest uitgebreide initiatief voor wat de organisatie van de werkzaamheden hunner afdeelingen betreft, zij verwekken de medewerking der verslaggevers en ontvangen hunne werken.

Gedurende het Congres zullen tentoonstellingen ingericht worden over schilderkunst, modellen, photographie, en filmbedrijf over letterkunde en over toestellen van de wetenschappen en de bedrijven van de Zee.

RÈGLEMENT

I. — Le Congrès, placé sous le patronage de l'Etat Belge, de la province de la Flandre Occidentale et des Villes de la Côte Belge, se tiendra à Anvers le samedi 17, le dimanche 18 et le lundi 19 juillet 1937. Ce Congrès coïncide avec la « Semaine Maritime », organisée du 10 au 19 juillet par la Ligue Maritime Belge.

II. — Sont membres du Congrès les personnes qui s'intéressent à toutes les activités qui se rapportent à la mer, et qui ont fait parvenir au Comité Organisateur leur adhésion et leur contribution.

III. — La contribution est fixée à 25 francs belges. Les adhérents recevront une carte de membre donnant droit à assister aux séances et aux réceptions. Les frais de voyage sur les chemins de fer belges, sont réduits de 35 % sur présentation de la carte de membre. Les adhérents recevront les publications et les rapports du Congrès.

IV. — La durée du Congrès est de 3 jours; le Congrès est ouvert et clôturé par des assemblées générales. Les travaux sont répartis en 7 sections.

1. Propagande en faveur des intérêts maritimes;
2. Commerce des produits de la mer;
3. Arts mécaniques et industries maritimes;
4. Sciences de la mer;
5. Littérature et arts de la mer;
6. Médecine (Balnéologie et Hydrothérapie);
7. Les sports et la mer.

Le Comité organisateur se réserve le droit de modifier le nombre des sections d'après les circonstances.

Les présidents des sections usent de la plus grande initiative pour l'organisation des travaux de leur section, ils suscitent la collaboration des rapporteurs, et reçoivent leurs travaux.

Pendant le Congrès se tiendront des expositions de peinture, de modèles, de photographie, du film, de livres, d'appareils employés par les sciences et les industries de la mer.

V. — Het bestuur van het Congres wordt aan een Inrichtingskomiteit toevertrouwd, het bestaat, buiten het Eere-Comiteit, uit een Voorzitter, zeven ondervoorzitters, die de voorzitters der afdeelingen zijn, een algemeen secretaris, een schatbewaarder en verscheidene hulpsecretarissen. Iedere afdeeling werkt met een voorzitter, een of meer ondervoorzitters en een of meer secretarissen. De leiding der werkzaamheden kan toevertrouwd worden aan aanwezige personaliteiten, door de afdeelvingsvoorzitters aangeduid, deze eere-voorzitters worden bijgestaan door de bureelen der afdeelingen.

VI. — Het Inrichtingscomiteit treft de noodige maatregelen tot het voorbereiden en het inrichten van het Congres, stelt het programma der werkzaamheden vast, aanvaardt, zonder beroep, de werken, documenten, enz... welke voor de tentoonstellingen bestemd zijn, ontvangt de verslagen en de mededeelingen, ziet ze desnoods na alvorens ze te laten drukken, en beslist over al de gevallen welke in dit reglement niet voorzien zijn.

VII. — Het gebruik der talen is vrij. De mededeelingen worden beperkt op 2 bldz. in 8°, de sprekers beschikken over 15 minuten. De afdeelvingsvoorzitters leiden en beperken desnoods de besprekingen.

Zullen alleen op het Congres mogen voorgedragen worden de verslagen en mededeelingen welke op het Algemeen Secretariaat zullen toekomen, vóór den 15 Juni 1937. Deze documenten zullen in de mate van het mogelijke, onder vorm van gedrukte drukproeven, aan de deelnemers worden medegedeeld de dag vóór de opening van het Congres.

VIII. — De afdeelvingssecretarissen overhandigen de verslagen der vergaderingen aan den algemeenen secretaris en, vóór de algemeene slotvergadering, een beknopt verslag bestemd voor het algemeen verslag dat op deze vergadering zal worden medegedeeld.

V. — L'organisation du Congrès est confiée à un comité d'organisation, ce comité comporte, outre un comité d'honneur, un président, des vice-présidents, qui sont les présidents des sections, un secrétaire général, un trésorier et des secrétaires-adjoints. Chaque section est dirigée par un président, un ou plusieurs vice-présidents et un ou plusieurs secrétaires. La direction des travaux peut être confiée à des personnalités présentes, désignées par les présidents des sections, ces présidents honoraires sont assistés par les bureaux des sections.

VI. — Le Comité organisateur prend toutes les mesures nécessaires à la préparation et à l'organisation du Congrès; il fixe le programme des travaux, accepte sans recours les œuvres, documents, etc... qui sont destinés à l'exposition, reçoit les rapports et communications, les revêt éventuellement de l'autorisation d'imprimer, et décide de tous les cas non prévus au présent règlement.

VII. — L'emploi des langues est libre. Les communications remises pour l'impression sont limitées à deux pages in-8", les orateurs disposent de 15 minutes pour leur exposé. Les présidents des sections dirigent et limitent éventuellement les discussions.

Pourront seuls être présentés au Congrès, les rapports et communications qui parviendront au Secrétariat Général, avant le 15 juin 1937. Ces documents seront, dans la mesure du possible, communiqués sous forme d'épreuves imprimées, aux participants la veille de l'ouverture du Congrès.

VIII. — Les secrétaires des sections remettent les procès-verbaux des séances au secrétaire général, et, avant l'assemblée générale de clôture, un rapport succinct destiné au rapport général à communiquer à cette assemblée.

PROGRAMMA

ZATERDAG 17 JULI

- 10 u. 15. — Algemeene vergadering. Feestzaal van de Stadsjongensschool, Quellinstraat, 31. — Openingsrede door den heer Marcel-Henri JASPAR, Minister van Verkeerswezen en den heer Gouverneur Henri BAELS, Voorzitter van den Hoogen Zeevisscherijraad.
- Van 11 u. 15 tot 12 u. 15. — Zittingen der Afdeelingen (Quellinstraat, 31).
- 12 u. 30. — Ontvangst op het Stadhuis van Antwerpen.
- Van 14 u. 30 tot 17 u. 30. — Zittingen der Afdeelingen.
- 17 u. 45. — Ontvangst door het Komiteit van den « Geneeskundigen Kring » in zijne lokalen, Louizastraat, 8.
- 18 u. 30. — Bezoek aan de tentoonstellingen ingericht ter gelegenheid van de Zeevaartweek en van het Congres.

ZONDAG 18 JULI

- Van 10 u. 15 tot 11 u. 15. — Zittingen der Afdeelingen.
- 11 u. 15. — Zitting ingericht door de Akademie der Marine, Feestzaal, Quellinstraat, 31.
- Voordrachten : a) « Aperçu historique des Assurances Maritimes », door M. SOHR, Dokter in de rechten, Algemeen Secretaris van het Internationaal Komiteit der Zeevaart;
- b) De Schepen onzer Oostendsche Compagnie in het Oosten, door M. G. BLY, Dienstdirecteur van het Loodswezen, Antwerpen.
- 12 u. 30. — Ontbijt in het Hotel Century, de Keyserlei.
- Van 14 u. 30 tot 17 u. 30. — Volledig bezoek der haven van Antwerpen. Bijeenkomst Vlotbrug Steen. Inscheeping aan boord van « Flandria » boot.
- 20 u. — Concert in den Dierentuin. De inkomprijzen worden, op vertoon van de Congreskaart, verminderd met 50 %.

MAANDAG 19 JULI

- 9 u. 30. — Zittingen der Afdeelingen.
- 11 u. — ALGEMEENE SLOTVERGADERING (Feestzaal, Quellinstraat, 31).

PROGRAMME

SAMEDI 17 JUILLET

- 10 h. 15. — Assemblée générale. Salle de fêtes de l'Ecole Communale pour garçons, rue Quellin, 31. — Discours d'ouverture par Marcel-Henri JASPAR, Ministre des Transports et M. le Gouverneur Henri BAELS, Président du Conseil Supérieur de la Pêche Maritime.
- De 11 h. 15 à 12 h. 15. — Séances des Sections (rue Quellin, 31).
- 12 h. 30. — Réception à l'Hôtel de Ville d'Anvers.
- De 14 h. 30 à 17 h. 30. — Séances des Sections.
- 17 h. 45. — Réception par le Comité du « Cercle Médical » dans ses locaux, rue Louise, 8.
- 18 h. 30. — Visite des expositions organisées à l'occasion de la Semaine Maritime et du Congrès de la Mer.

DIMANCHE 18 JUILLET

- De 10 h. 15 à 11 h. 15. — Séances des Sections.
- 11 h. 15. — Séance organisée par l'Académie Belge de Marine, Salle des fêtes, rue Quellin, 31.
Conférences : a) « Aperçu Historique des Assurances Maritimes », par M. SOHR, Docteur en droit, Secrétaire Général du Comité Maritime International;
b) « De Schepen onzer Oostendsche Compagnie in het Oosten », par M. G. BLY, Directeur de service du Pilotage, Anvers.
- 12 h. 30. — Déjeuner à l'Hôtel Century, avenue de Keyser.
- De 14 h. 30 à 17 h. 30. — Visite détaillée du port d'Anvers. Rassemblement Ponton Steen. Embarquement bateau « Flandria ».
- 20 h. — Concert au Jardin Zoologique d'Anvers. Les prix d'entrée sont réduits de 50 % sur présentation de la carte de membre du Congrès.

LUNDI 19 JUILLET

- 9 h. 30. — Séances des Sections.
- 11 h. — ASSEMBLEE GENERALE DE CLOTURE. Salle des fêtes, rue Quellin, 31.

Algemeene Openingsvergadering

Assemblée générale d'ouverture

REDE DOOR DEN HEER HENRY DE VOS,
Directeur Generaal van het Zeewezen,
Voorzitter van het Congres.

DISCOURS DE M. HENRY DE VOS,
Directeur Général de la Marine,
Président du Congrès.

Als eerste punt op de dagorde hebben wij de openingsrede door den heer Marcel-Henri Jaspar, Minister van Verkeerswezen, die op z'n onverwachts weerhouden, gevraagd heeft hem te willen verontschuldigen en U in zijnen naam te verwelkomen en geluk te wenschen.

Wij danken al de aanwezigen en de zeer talrijke deelnemers, die door hunne tegenwoordigheid of inschrijving op het Congres getoond hebben, welk belang zij stellen in het werk dezer studiedagen.

Onzen dank gaat bijzonder naar den heer Gouverneur Baron Holvoet, wiens bedrijvigheid hoog staat aangeschreven bij elkeen die de uitbreiding dezer Provincie volgt op alle gebieden, en die weet welk een persoonlijk deel ervan toekomt aan den heer Baron Holvoet.

Onzen dank gaat eveneens naar de Stadsoverheden, die deze zalen te onzer beschikking hebben gesteld en ons, in de mate van het mogelijke, hebben gesteund bij het verwezenlijken dezer studiedagen; niettegenstaande hunne menigvuldige en drukke bezigheden, hebben zij door hunne aanwezigheid hier, willen toonen, dat zij het nut en de noodwendigheid dezer vergaderingen begrijpen, en ons aanmoedigen in het behartigen van de belangen der groote zeevaartzaken, waarvan zij zelf de kranige, moedige en onverpoosde verdedigers zijn.

Deze congresdagen volgen op de Zeevaartweek door den Belgischen Zeevaartbond ingericht; het is de formule die wij verleden jaar te Oostende aangenomen hebben, in overeen-

stemming met het Beheer van het Zeewezen, het Bestuur van den Zeevaartbond en het Inrichtingskomiteit van het Congres. Waarom ?

Eerst wordt de aandacht, in de verschillende streken van het Land getrokken op de problemen die de Zee aanbelangen, door eene week van nuttige vermaken en belangwekkende bezoeken; deze week wordt gevolgd door 3 dagen studie, gewijd aan enkele bijzondere punten van onmiddellijk belang en die leiden tot de bespreking van dringende kwesties, betreffende de te voeren propaganda om eene maritieme stemming te scheppen in het Land, en betreffende de uitbreiding van onze handels- en visschersvloeten.

Dit jaar wordt het werk verdeeld tusschen 7 afdeelingen, die 76 verslagen hebben opgemaakt. Deze afdeelingen behandelen respectievelijk :

de zeevaartpropaganda;

de handel van de zeeprodukten — wetgeving — sociale economie,

de nijverheden behorende tot de zeevisscherij en de zeevaart,

de wetenschappen van de zee,

de letterkunde en de kunsten over de zee,

de geneeskunde — (balneologie en hydrotherapie),

de sporten en de zee.

Lieten zich inschrijven om onze studiedagen te volgen : 234 betalende deelnemers, 40 officieele vertegenwoordigers van Belgische inrichtingen. en 44 dagbladen (waarvan 13 vreemde).

Deze bijval laat ons toe te hopen, dat het werk dat wij hebben aangevat zal worden beloond met rijpe, afdoende uitslagen, ten bate onzer zeevaartbelangen, ten bate van ons Land.

M. Marcel-Henri Jaspar, Ministre des Transports, avait accepté avec joie d'ouvrir cette séance inaugurale et de vous souhaiter la bienvenue.

Retenu à l'improviste, il me prie de l'excuser auprès de vous et de vous transmettre ses souhaits de réussite pour vos travaux.

J'adresse, en cette occasion, au Ministre des Transports, l'expression des sentiments de gratitude des milieux maritimes

pour les interventions nombreuses et les décisions utiles prises pour la sauvegarde de notre patrimoine maritime. Ceux-ci ont placé en lui de grands espoirs. Ils sont convaincus qu'il saura réaliser un programme définitif pour le maintien et le développement de notre marine, lui qui, avec allant et perspicacité, encourage les efforts de ceux qui veulent, en la faisant mieux connaître et en la défendant, la grandeur de notre Marine.

Nous remercions également les autorités militaires, représentées ici par le Lieutenant-Général de Haene, Commandant la Place d'Anvers, qui, en toute occasion, témoignent de leur haute compréhension de l'importance et du rôle de la marine.

Notre gratitude se porte tout spécialement vers M. le Gouverneur de la Province d'Anvers, dont l'activité est si hautement appréciée par tous ceux qui suivent de près le développement de cette Province dans tous les domaines, et qui savent la part qui en revient au Baron Holvoet.

Merci aussi aux autorités de cette Ville, qui ont bien voulu mettre des locaux à notre disposition et qui nous ont accordé tout leur appui en vue de la réalisation de ces journées d'études.

Nos remerciements vont ensuite aux congressistes, — parmi lesquels nous relevons bon nombre de personnalités appartenant au monde des affaires —, qui, par leur présence ou leur inscription, ont voulu témoigner l'intérêt qu'ils portent à ces journées d'études.

Au début de ce Congrès, il est utile de nous demander quelle est la signification de l'effort que nous tentons.

Pourquoi des « Congrès de la Mer » ?

Continuellement, nous voyons se confirmer l'ignorance totale, dans certains milieux, de l'utilité d'une marine marchande pour l'expansion économique du pays, d'une marine de pêche pour le maintien en activité d'une population intéressante, d'une marine de plaisance pour la diffusion des idées maritimes, de la nécessité d'un grand port pour notre rôle économique mondial.

Ils sont nombreux pourtant déjà, en Belgique, ceux qui sont décidés à apprendre au Pays qu'il doit connaître et défendre tous ses intérêts maritimes : marines, ports, eaux.

Une mentalité maritime doit être créée dans tous les domaines, qu'il s'agisse de la politique, de l'économie, des arts, des sciences ou des sports.

Les Fédérations des sports de l'eau, groupées en un front unique, pourront demain attirer l'attention du grand public sur l'idée sportive maritime.

Considérez le jeune homme qui, dans un « model yacht club » fait naître de ses doigts agiles la maquette d'un bateau. Il est certain qu'il comprendra plus aisément l'effort qui est fait, en grand, au point de vue maritime, par l'armateur et le constructeur naval. Il portera intérêt à la navigation, sur un étang d'abord, puis sur un canal, puis sur une rivière, un fleuve, et enfin sur la mer. Au cours de sa vie, quand il ira en mer ou qu'il entendra des nouvelles des marines de commerce, de pêche ou d'Etat, il se sentira dans une atmosphère connue et aimée. Il se tournera peut-être vers une carrière maritime. Il défendra, à chaque occasion, les intérêts de son pays sur la mer.

D'autres encore, tel le yachtsman, tel le canoëiste, qui parcourent les belles régions du pays à bord de leur embarcation, sont amenés fatalement à suivre les problèmes de la navigation, à s'orienter sur les fleuves, à admirer les installations des ports, à regarder plus loin et toujours vers la mer.

Il en est de même dans tous les autres domaines : la science se tourne vers la mer en prenant pour objet de ses études la biologie marine, l'océanographie, la balnéologie, l'hydrothérapie. Et notre navire-école « Mercator » rend à l'archéologie, à l'histoire naturelle, de signalés services en participant aux recherches, en rapportant des éléments précieux d'études.

Les arts, par la Société des Peintres de la Mer, peuvent s'inspirer de la mer et de toutes les activités du domaine maritime. Albert Saverys, Professeur à l'Académie des Beaux-Arts d'Anvers, l'a si bien compris, qu'il a sollicité et obtenu pour ses élèves l'autorisation de pouvoir travailler à l'Ecole Supérieure de Navigation située au bord de l'Escaut. Des peintres naviguent en mer et voient ainsi leur horizon s'élargir.

Ainsi, nombreux sont ceux qui, tout en restant dans leur spécialité, sentent leurs sympathies s'orienter vers les choses maritimes. Ils forment un noyau d'hommes attirés par la mer, et qui entraîneront les foules.

Ce Congrès suit la Semaine Maritime organisée par la Ligue Maritime, formule adoptée l'année passée à Ostende tant par l'Administration de la Marine, que par la Ligue Maritime et le Congrès.

Pourquoi ?

Les organisateurs ont entendu attirer l'attention des diverses contrées du pays sur les problèmes qui se rattachent à la mer, par une propagande active et vulgarisatrice, que vient com-

pléter une série de journées d'études consacrées à l'examen de quelques questions importantes d'intérêt immédiat.

Cette année, les travaux ont été répartis entre sept sections, qui ont élaboré 76 rapports. Ces sections avaient pour objet :

- la propagande en faveur des intérêts maritimes,
- le commerce des produits de la mer,
- les arts mécaniques et industries maritimes,
- les sciences de la mer,
- la littérature et les arts de la mer,
- la médecine — balnéologie et hydrothérapie,
- les sports et la mer.

Ce Congrès réunit 234 adhérents, 40 délégués officiels d'organismes belges, et 44 journaux (dont 13 étrangers) y étaient représentés.

Puissent ces travaux, puisse cette inlassable action, aboutir un jour à la compréhension par tous nos compatriotes de la grandeur de la cause que nous défendons.

Je donne la parole à M. Baels, Gouverneur de la Flandre Occidentale.

Ceux qui ont suivi le Congrès d'Ostende se rappelleront le magnifique discours qu'il prononça à la séance de clôture. Aux applaudissement de l'assemblée, il parla de la mer en termes enthousiastes. La Mer ! Il en fit vibrer toute la synthèse dans un chant d'amour. La mer nourricière, la mer voie de transport, la mer, source d'art, la mer, grande guérisseuse.

M. Baels est tout indiqué pour prononcer le discours d'inauguration de ces journées d'études, lui qui accorda son appui et son aide efficace à toutes les entreprises du domaine maritime, soit, au point de vue social, technique ou économique; qui, comme homme privé, comme membre du corps législatif ou du Gouvernement, comme Gouverneur, s'est fait le défenseur des intérêts de la pêche maritime.

Nous le remercions de sa collaboration constante et de son action féconde, convaincus de pouvoir toujours, et de plus en plus, compter sur lui.

Ik zal nu het woord verleen en aan den heer Baels, Gouverneur der provincie West-Vlaanderen.

Degenen die het Congres te Oostende bijgewoond hebben, weten welke treffende redevoering hij op de slotvergadering uitgesproken heeft. Onder daverend applaus trok hij de groote

besluitselen uit de studiedagen onthouden en sprak, op begeesterende wijze, over de zee : over het vervoerende water, het bevischte water, het genezende water, het bezongen water.

Logischer wijze moest hij deze studiedagen inhuldigen, hij die steeds zijn steun en medehulp gegeven heeft aan al de Ondernemingen op zeevaartgebied, zoo sociale als technische en economische; hij die onverpoosd de belangen der visscherij verdedigd heeft, als privaat persoon, als lid der Wetgevende Kamers, als lid der Regeering en als Gouverneur.

Wij danken hem voor zijne bestendige medewerking en vooruitstrevende actie, en hopen steeds op hem te kunnen blijven rekenen.

Het woord is aan den heer Gouverneur Baels.

REDEVOERING DOOR DEN HEER H. BAELS,

Gouverneur der provincie West-Vlaanderen,
Voorzitter van den Hoogen Zeevisscherijraad.

Bij het voor-geopend verklaren van dit Congres aan al de geschakeerde bedrijvigheden van het matitieme complex toegewijd weze het eerste woord eene eere-salut aan Antwerpen !

Slagader van onzen volksvlijt, beladen met een verleden, rijk aan wisselvallige strijdperioden omtrent haar levensbestaan en het vrijmaken van haar stroomgebied, de nationale en een eerste wereldhaven, gepantserd door den arbeid, gestreeld door de kunst, zóó licht zich op in de schittering van de majesteit — de bewonderde en geliefde Scheldestad.

Hier, net als te Oostende, doch onder voorbehoud van aanzienlijker verhouding, wordt de stem der zee begrepen. Want in beide steden werden offers gebracht, in al de lagen der gemeenschap, geld- en levensoffers om België's gezichtcinder aan den Oceaan te verbinden en voor ons land te houden het schattenrijk afzetgebied dat de drie vierden van den aardbodem verbeeldt.

Dit Congres, evenals dit van 't vorig jaar wil een stemming doen heerschen over den lande waaruit de zee tot haar volle recht moet komen; haar volle recht en machtsontplooiing door meer kennis, meer bewust zijn, meer dienstvaardigheid, meer liefde.

In het verloop van deze aanspraak zullen enkele herhalingen van mijn rede bij het eerste Congres bezwaarlijk vermeden worden en met mijn verontschuldigungswoord dienaangaande zeg ik zooals in Max Havelaars Saidja en Adinda's legende :

« Mijn verhaal is eentonig ».

Eentonig en bedroevend, het vaststellen der afzijdigheid, der onbeweegbaarheid, van het schier vijandige en te loeven staan onzer natie tegenover de eischen van de zee !

Eentonig en bedroevend het ingeankerde gemoed van den man aan de wal, de dorpsatmosfeer, het alheele onwetend zijn van zeemanschap en schepenweelde.

Doch verkwikkend ook de opkomende tij van nieuwe krachten die de verscheidenheden van de maritieme bevin-

dingen lustig onderzoeken, het lood gooien in de diepten van vak- en handelskennissen, in zon en water een heilmiddel ontdekken, de zee bezingen en beschilderen.

Dit is de zekere koers naar een frissche zeementaliteit.

Verkwikkend ook de doorvarende opmarsch van den Zeevaartbond, met zijn 5,000 leden die in vreemd-gebleven middens den zoekgeest opzweept in tot nog toe verholen en onbekende dingen.

De Zeevaartbond waarvan de draagkracht veel breeder nog kan uitzwaaien, indien de Vlaamsche massa's werden aangesproken en voor hen een tijdschrift bestond en voor hen een werking in eigen spraak.

Als het nood doet, daarin dient verholpen door de Vlaamsche provincies daar de zeevaart bij uitstek een Vlaamsche nijverheid is, door hare havens en manschappen.

Verkwikkend de staatspolitiek gedurende de jongste twintig jaren gevoerd, waaruit dokken en vaarten en havens mochten opduiken wetten en instellingen van socialen en technischen aard zooals omtrent onderzoeksraden, veiligheid voor schepen, beroepsongevallen, handelsbescherming, scholenherinrichting, kredietmaatregelen bij opbouw, tuchtcodex en hypotheekstelsel.

De heropleving of het nieuw leven zijn verzekerd! De wegen liggen open, breed open. Maar langzaam is de vlucht al zijn de mogelijkheden zóó verbazend rijk aan hoopvolle verwachting.

Voor de koopvaardijvloot blijft de vlucht bijzonderlijk aan « slow », al werd door de OREC het bouwen van nieuwe schepen begunstigd.

Volgens de lijst op 1 Januari 1937 opgemaakt beslaat de Belgische koopvaardij 94 schepen met 342,267 B.T. en 503,122 totaal laadvermogen hetzij het vijfde gedeelte der Hollandsche koopvaardijvloot, het vierde van Zweden, het elfde van Noorwegen.

Benullig iets op de 65,000,000 wereldtonnemaat. Ik weet het, lofwaardig is de krachtinspanning op dit gebied van de Belgische reedersvereniging en hare Antwerpsche leiders. Beschamend vinden zij het dat op de 12,000 schepen welke ieder op een jaar in hun haven aanleggen met een bevrachting van 20,000,000 Ton, zóó weinig Belgische vlag voerende vaartuigen vermeld kunnen worden.

Niet alleen de Staatsinspanning, onder vorm van premie of gunstige geldverschieting kan daaraan verhelping brengen. Doch de bevolking van heel het land door, dient ervan bewust te zijn dat in economisch en monetair opzicht, buiten al de veelvuldige redenen gesteund op nationale fierheid en vlag-advertentie, bouwen, uitrusten, vrachten en loonen het verrijken van het land beteekenen en een geweldig voordeel opstuwen der balans.

Menschen die zoo belust zijn op het aankopen van waarden met onmogelijke en bijzonder onbekende benaming dienen ervan overtuigd dat een vaartuig een goudwaarde beteekent dat de oorlogsavonturen ontloopt en een aanwinst is in den uitvoer van ons land.

Ontnuchtere de geest van de zee deze verdwaalden en mocht hij zoowel medeburgers met het begrip der ware vaderlandsliefde begeesteren !

Is het te veel gevraagd dat ieder van onze zeehavens buiten Antwerpen, er prijs op stelle enkele vaartuigen te bezitten van eigen herkomst en met eigen vlag op de mast, zoodat de verhouding van Gent, Brugge, Oostende, Nieuwpoort verder strekke dan het tiende der Belgische vloot : 12 tegen 82 voor Antwerpen. Het particularisme weze ook op maritiem bedrijf toegepast !

Een gelukkig verschijnsel zal het heeten dat de zes heerlijke Staatspaketbooten dienst Oostende-Dover een gestadige aanwinst mogen boeken, waarin het cijfer van meer dan een half millioen passagiers in 1936 vermeld stonden.

Het weze me toegestaan, bij onze Zeevisscherij enkele stonden te talmen.

Het grootste gedeelte der Congresverslagen zijn ermede verbonden; zij is geroepen om de aanzienlijke vermeerdering te ondergaan; ze is de natuurlijke opleidingsschool voor de zeelieden; ze vermag de natie te spijzen. Beteekenisvol is haar zending en vol adel haar arbeid. In 't verloop van jaar gaf Oostende 25 van haar beste kinderen ten offer, weggeslingerd door storm en ongevallen. Met trots kunnen wij bogen op het bestaan van een bijna volledig gemotoriseerde vloot van 557 eenheden met eene brutto tonnemaat van 23,875,36 en 49,528 P. K. waarin Oostende onderscheidelijk zich 17,510 en 34,572 toe-eigent.

Hier volgt de tabel voor al de visschershavens.

Technische en moderne uitrusting. wegens verscheidene vaartuigen tot 500 P. K. gemotoriseerd en binnenkort de « Rubens » met 700 P. K.

Moderne eenheden daar de « John » door den eigenaar van de Engelsche « Yacht » werd uitverkoren om deze naar Amerika voor de bekende « Cup Challenger » op sleeptouw te nemen. Opkomende machtige bron van voortbrengst met een cijfer van nagenoeg 120 millioen franken voor 36 millioen kg.

Dat het voortbrengstvermogen der Belgische vloot in zekere aspecten merkwaardig mag geacht worden, zal best blijken uit de volgende gegevens :

1. — Voor de zeetongen met 2,123,000 kg. op de 11,344,000 door de Europeesche landen (buiten Rusland, Spanje, Italië) beklimt België de derde rang na Engeland en Holland, hetzij 18.7 (cijfers 1934) ;

2. — Met zesmaal min vaartuigen en twaalfmaal min tonnemaat is België's opbrengst enkel driemaal min dan de Hollandsche productie (1934).

3. — Het index-cijfer in 1934 betrekkelijk tot 100 in 1913 stijgt voor België, aangaande de hoeveelheden visch tot 217, wanneer voor 13 landen dit verhoogingscijfer enkel 114 beslaat; aangaande de besomming stijgt het index-cijfer tot 281, het hoogste, aldaar Schotland daalt tot 87, Ierland tot 50, Holland tot 81.

Doch nederig blijken de volgende cijfers. In 1935 beslaat de Belgische opbrengst kg. 36,265,000 op de 3,721,661,000 kg. voor 18 Europeesche landen, hetzij min dan een honderdste; voor haring, makreel, kabeljauw beneden één per honderd.

Holland vangt drie maal meer dan België, Portugal zeven maal, Ysland acht maal, Noorwegen vijf en twintig maal.

Maar uit deze redenen voor nederigheid gekoppeld met den aanwas van groeiende moderne bedrijvigheid, dient een rijke vooruitzicht tegenmoet gezien en een sterke wilskracht aan den dag gelegd.

Verscheidene vischrijke gronden blijven steeds onbezocht zoo de Noordoostersche zeeën, als Spitsberg, Bear Island Barents Sea, waar Engeland 20 t. h. van zijn ontzagelijke productie wint. Onze machtiger geworden treilers moeten er heen !

Het visschen van den haring met drijfnetten zoo beroemd te omzent toen Beuckels zijn kakenstelsel uitvond is verwonden.

Benevens onze korreslepende treilers hoeven enkele vaartuigen ten anker op de vleet te liggen en nieuwe krachten dienen de oude en vergeten visscherij aangeleerd.

Wat zal het seine-stelsel geven, dat onlangs door twee Spaansche booten voor het visschen van den hake met zeker bijval te Zeebrugge werd begonnen ?

Zekere lekkere vischsoorten gaan voor niet of komen in de vischmeelfabrieken toe, daar er geen vraag voor is op enkele tijden van het jaar; de garnalen werden verleden week aan 1 fr. de kg. verkocht.

Zal onze bevolking de visch blijven misprijzen en dit gezonde, goedkoope en versterkende voedsel blijven derven? Of zal de noeste propaganda in scholen, in het leger, en al de middens haar vruchten afwerpen opdat de bedroevendste arbeid zijn loon verdienen ?

Tientallen millioenen worden besteed aan vreemde conserven of gerookte visch. Er weze uitgezien naar het uitbreiden van eigen rookerijen en conservenfabrieken, er weze uitgezien naar de bescherming ervan.

Aan 55 jaar is de zeevisscher afgebeuld en billijk is het te verkrijgen pensioen aan dezen ouderdom. Het vraagstuk is niet nieuw en werd meermalen vóór het parlement gebracht. Het is ook niet allergemakkelijkst omdat niet bij de visschers evenals bij de mijnwerkers, aanzienlijke getallen aangesloten — ze zijn pas over de 2,000 — voorhanden zijn. Men dacht aan een tusschenkomst der gemeenschap door een percentage op de brutto-opbrengst doch het idee vond geen bijval, jammer genoeg.

Wellicht kan in de bestaande wetgeving met tusschenkomst der voorzieningskas, door het bedoeld percent gespezen, een uitweg gevonden worden net als voor al de gevaarlijke bedrijven. Het verslag van den heer De Zuttere is daaromtrent van groot gewicht; ook dit van andere leden.

Moeilijk of niet — en al de techniekers vonden het vraagstuk moeilijk — het is een zaak van billijheid en toekomst dat de zeeman zeker weze van een vroegtijdiger pensioen, want voor hem valt de avond veel vlugger dan voor anderen.

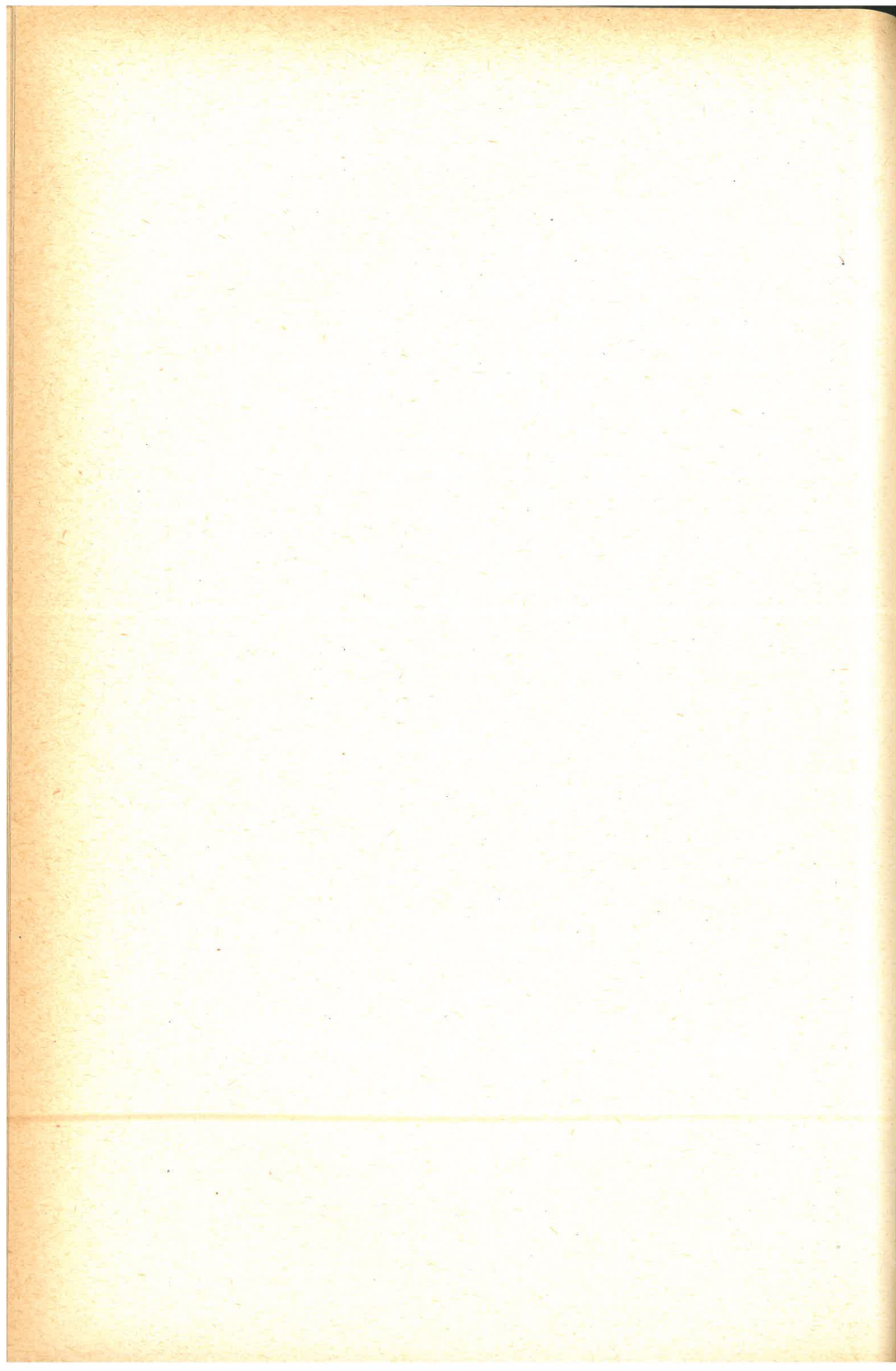
Dit zijn oude en altijd nieuwe problemen, welke naast al diegene welke oplossing mochten verkrijgen steeds op hel-

ling liggen. Zij moeten van stapel loopen; het gaat er om een sterk en veelbelovend bedrijf.

Het is hier de plaats niet om lang uit te weiden over een noodzakelijke opleidingsmarine, waar tucht en kunde in den wilden zeeman worden gegoooid. Ik acht echter enkele « men o' war » met weinige wapengepraal doch met stevige commando onontbeerlijk voor onze vooruitstrevende zeemannschap.

Met een huldewoord aan den heer Directeur Generaal Devos, voorzitter van dit Congres en aan den heer Van Hal, secretaris en aan al de medewerkers wil ik eindigen en U toeroepen, aan u allen die langs de wegen van de kunst, van den handel, van de wetenschap, van de techniek, de zeedachte bevorderen wilt !

De luiken toe; van wal gestoken; de patrijspoorten open, zoo, dat u het water langs de scheepswanden kunt schuren. Ik hijsch de 3 vlagseinen op : R. B. A. Dit beteekent Vaarwel !



WERKING DER AFDEELINGEN

TRAVAUX DES SECTIONS

EERSTE AFDEELING.

Zeevaartpropaganda

BUREEL.

Voorzitter :

HH. HERVY - COUSIN, Eere-
voorzitter van den Belgischen
Zeevaartbond, Brussel.

Ondervoorzitter :

ALEXANDER, Reeder,
Antwerpen.

Secretaris :

VRANCKX, Luitenant ter
Lange Omvaart Antwerpen.

VERSLAGEN.

Verslag der Zittingen.

WENSCHEN.

PREMIERE SECTION.

Propagande en faveur des intérêts maritimes

BUREAU.

Président :

MM. HERVY-COUSIN, Président
Honoraire de la Ligue Mari-
time Belge, Bruxelles.

Vice-Président :

ALEXANDER, Armateur,
Anvers.

Secrétaire :

VRANCKX, Lieutenant au
Long cours, Anvers.

RAPPORTS.

Compte-rendu des séances.

VŒUX.

LA PROPAGANDE MARITIME PAR L'ECOLE.

Par le R.P. F. DE CLEYN,
Directeur honoraire de l'Institut Supérieur de Commerce St-Ignace.

Il y a quelque chose d'insolite de voir apparaître dans cette assemblée un homme qui a vécu en dehors du tourbillon des affaires et qui s'engage sur un terrain aussi délicat que celui de la Marine. Aussi n'est-ce pas sans quelque appréhension que je me propose de vous entretenir de la mentalité maritime à développer dans notre pays.

Quand en notre jeune temps nos maîtres nous enseignaient ce qu'on appelait l'art de parler en public, ils insistaient sur l'importance de l'exorde du discours. La grande préoccupation en effet devait être de se concilier la sympathie de l'auditoire et ensuite de dissiper, s'il existait, le préjugé de l'incompétence.

La première m'est assurée — mais quelle est ma compétence ?

Je vais vous le dire. Pour profiter des leçons de l'histoire, a-t-on dit, il faut se faire une âme d'ancêtre; ainsi l'éducateur de nos futurs hommes d'affaires doit, lui aussi, se faire une âme d'homme d'affaires.

Et le moyen ? Des générations entières ont passé sous nos yeux; les adolescents d'autrefois ont grandi. Les modestes débutants et employés subalternes d'alors occupent aujourd'hui des postes importants. N'y en a-t-il pas plus d'un qui, pour employer l'expression à la mode, tient en main les leviers de commande ? Confident de leurs débuts dans la carrière, de leurs succès, plus souvent de leurs déceptions, des problèmes à résoudre et des précautions à prendre en face de procédés astucieux ou malhonnêtes, on se crée à la longue une âme d'homme d'affaires, par un ensemble d'impondérables dont il est aisé d'entrevoir la valeur éducative.

Pareille expérience, moins des choses que des hommes, acquise au cours d'une longue carrière, m'enhardit à vous parler ici.

Le « statut organique de l'enseignement commercial supérieur » achève la troisième année de son application. Il y a lieu d'apprécier, comme il le mérite, le but poursuivi : la culture

générale dans la formation de nos futurs hommes d'affaires, en même temps que la souplesse laissée aux diverses écoles, d'adapter leur enseignement aux besoins des centres où elles sont établies. Toutefois dans une œuvre aussi délicate que compliquée, l'expérience et le temps n'ont pas manqué de signaler des lacunes ou des oublis qu'il suffira de faire remarquer pour les combler. Ainsi, au bout de quatre années d'études, un élève peut obtenir le diplôme de « Licencié en Sciences Commerciales et Consulaires ». Or, il se fait que, parmi des branches fort importantes inscrites au programme, aucune connaissance en matière maritime n'est requise du candidat à la carrière consulaire. N'est-ce pas une lacune qu'il serait urgent de combler ?

Car enfin, la mission de nos agents consulaires est avant tout de promouvoir les intérêts du commerce belge avec l'étranger, et pour la remplir, il lui est indispensable d'être au moins initié aux modalités qui caractérisent notre activité commerciale. Or de par sa situation géographique et démographique, il se produit dans notre pays, un courant incessant de matières d'alimentation et de matières premières, importées par la voie des mers, et de produits industriels, exportés de nos usines vers les marchés étrangers. Serait-il exagéré de dire que le fret maritime joue un rôle capital dans les conjonctures actuelles ? Pour de nombreuses industries, le bénéfice ne dépasse pas de quelques dizaines de centimes à la tonne, le prix de revient ; dans cette étroite marge se meut le prix de revient et le prix de vente.

Une légère augmentation du prix de transport peut détruire tout le profit comme, d'autre part, un fret favorable donne des chances de succès dans l'âpre lutte pour la conquête des marchés étrangers. Les pouvoirs publics s'en sont bien rendu compte. Par des traités commerciaux et des tarifs de faveur, l'Etat belge a créé de véritables routes stratégiques pour drainer vers le port d'Anvers les marchandises de son vaste Hinterland, et lui assurer ainsi la masse et la variété des marchandises dont les expéditeurs connaissent suffisamment les avantages. Ainsi en est-il des installations portuaires, de l'outillage mécanique du port que l'Etat et la ville d'Anvers, au prix de dépenses considérables, ne cessent d'étendre et de perfectionner afin de réduire le temps de séjour dans le port pour les opérations de chargement et de déchargement des marchandises et permettre ainsi une rotation plus rapide de l'outil de transport, le navire, et par là même assurer un

meilleur rendement des capitaux investis. Autant de facteurs dont la répercussion sur le fret est incontestable.

Il n'est donc pas douteux que l'initiation au moins des problèmes du commerce maritime s'impose à quiconque à la mission de représenter, ou mieux, de promouvoir nos intérêts à l'étranger.

La résidence du Consul est dans le port étranger; or, là comme chez nous, se livre une lutte vive entre producteurs et transporteurs; là aussi, les pouvoirs publics ne regardent pas aux dépenses et aux sacrifices pour attirer et garder la clientèle maritime dans les ports nationaux.

Parmi les attributions du Consul, il y a l'examen du journal de bord que le capitaine a l'obligation de lui remettre à son arrivée; il est aussi prévu qu'en vertu de ces mêmes attributions, le Consul aurait à adresser au Ministère des Affaires étrangères, éventuellement un rapport où il signalerait les capitaines qui « *par leur ignorance, compromettraient les intérêts des navires, de l'équipage, des assureurs* ». Les récentes Conventions Internationales sur la sécurité en mer et le degré d'immersion du navire, que la Belgique, comme tous les pays maritimes, s'est engagée à faire observer par ses marins, sont aussi de son ressort. Pour remplir ces fonctions avec compétence, il lui faudra en ces matières, des connaissances que ni l'étude privée, ni le contact occasionnel avec le monde des affaires ne sauraient lui fournir.

L'Economie politique semble à première vue tout indiquée pour l'étude de ces questions d'ordre maritime; en réalité, c'est là une erreur. Dans les volumineux ouvrages des économistes, de longs chapitres sont consacrés à la production des richesses, à leur circulation, mais les conditions dans lesquelles ces richesses circulent, passent à peu près inaperçues. On pourrait faire exception en faveur des auteurs anglais, allemands, américains; sans doute parce que, grâce à la situation géographique et aux traditions de leurs pays, ils apprécient mieux le rôle du transport par mer et ses répercussion sur les transactions commerciales.

La carence des connaissances des problèmes maritimes dans la formation de nos consuls et, hélas, de beaucoup de nos hommes d'affaires, trouve une excuse dans le fait de la révolution qui s'est opérée en ce domaine et dont l'importance semble avoir échappé à l'attention des économistes de maintenant. Jusqu'au début du XIX^e siècle, les affaires étaient dirigées par des relations de famille et les traditions du métier. Il

ne peut plus en être ainsi. Le développement des échanges, depuis la substitution de la vapeur à la voile et la mise en valeur des ressources coloniales, jointes à la concurrence mondiale, exigent que, dans ce domaine comme en tant d'autres, le travail soit dirigé « scientifiquement ». Dès lors, pour mettre en mouvement et lui maintenir une allure rentable, le vaste organisme qui s'appelle le commerce moderne, il demande un personnel qualifié, « skilled labour ». Il n'est pas admissible non plus que les capitaux fantastiques investis dans les installations portuaires, dans le matériel flottant, soient désormais confiés à des hommes qui font fi de la science et prétendent que la pratique suffit. Que d'entreprises d'avenir sont allées à la ruine après avoir englouti des capitaux énormes, parce qu'elles avaient eu à payer la rançon de l'incompétence !

Remanier un programme de cours est une œuvre délicate, une opération qui suppose du doigté et l'expérience; il n'en est pas moins vrai que, dans ce domaine aussi, beaucoup d'esprits clairvoyants appellent de leurs vœux quelque souffle bienfaisant qui, *« tout en respectant les grands arbres de la forêt, les débarrasse de leurs branches mortes ou chasse les poussières que les années ont accumulées. »*

La lacune des sciences maritimes dans la formation des représentants à l'étranger, a disparu dans d'autres pays. Les Etats-Unis d'Amérique, exigent que les candidats consuls subissent une épreuve sur les matières du cours intitulé « Foreign Trade » où une place importante est réservée à l'étude des questions maritimes. Rien de plus logique; elles découvrent devant les futurs consuls un champ illimité de problèmes à résoudre; leur attention mise en éveil se portera sur les grands mouvements du commerce maritime avec ses mille modalités; sur les chances et les démarches à tenter pour amener dans les ports nationaux les bâtiments de lignes étrangères. Ce sera encore pour le jeune consul l'occasion de faire preuve d'initiative, de sagacité, d'intelligence, par les renseignements à transmettre à ses chefs hiérarchiques, si utiles dans l'orientation de la politique commerciale du pays.

Mais les réflexions précédentes ne s'appliquent pas aux candidats consuls seuls.

La lacune des connaissances maritimes dans la formation de nos représentants à l'étranger *n'est pas moins préjudiciable à ceux qui, de par leurs études, sont appelés à remplir une fonction directive un jour, dans le mouvement économique de la Belgique.* Car, n'est-il pas de plus en plus évident que l'in-

dustrie du transport est un des auxiliaires les plus actifs du commerce ? N'a-t-on pas été jusqu'à dire que le commerce n'est en définitive que le transport des marchandises d'un lieu à un autre ? Pareille assertion pourrait être taxée d'exagération si l'on perd de vue les énormes masses de marchandises transportées par la voie des mers et les possibilités illimitées où se meut le commerce maritime. Le passé est là pour dire que nulle industrie n'a tant contribué à l'élargissement du champ des activités humaines. A mesure que le transport maritime s'est développé, des territoires immenses, considérés jusqu'alors comme dépourvus de valeur économique, sont entrés dans le cercle du mouvement commercial mondial. Bientôt la route des mers polaires sera ouverte et les vastes régions de la Sibérie, jusqu'ici inaccessibles au commerce, mettront elles aussi en circulation les inépuisables ressources de leur sol.

Au point de vue qui nous intéresse, la formation commerciale supérieure, il n'est pas inutile de signaler, en passant, combien l'étude des transports par eau l'emporte sur celle du transport par rail, dont les possibilités d'adaptation aux besoins immédiats sont limitées. Les tarifs de chemins de fer, rigides et sans souplesse ne s'accommodent souvent que trop tard aux fluctuations incessantes du commerce ou ne s'y accommodent pas du tout. Il en est tout autrement du transport par mer. Un simple coup d'œil sur les oscillations du fret maritime dont la masse, même des hommes d'affaires, ne soupçonne pas les innombrables facteurs dans l'établissement du prix de transport, permet d'entrevoir ce qu'il faut à l'armateur, à ses représentants, d'intelligence, de perspicacité, de connaissances diverses. Métier complexe et délicat, qui suppose en celui qui journellement se débat au centre de tant de problèmes divers, une combinaison harmonieuse de qualités parfois contraires : l'esprit d'entreprise et de prudence, l'instruction et le jugement, l'audace et la réflexion, une vue de *la situation économique du monde entier*.

Les dirigeants de la « Hamburg-Amerika Linie » l'avaient compris quand, au fronton de la somptueuse demeure qui abrite leurs bureaux à Hambourg, ils inscrivent en lettres d'or la fière devise : « Mein Feld ist die Welt ».

Les connaissances maritimes, dès lors, ne doivent pas être l'apanage exclusif de l'armateur, des intermédiaires du commerce par mer et cela pour la raison que celles-ci touchent à toutes les branches de l'activité du pays. Il n'est pas inutile de

rappeler que chaque progrès réalisé dans l'industrie du transport a diminué les distances, réuni les contrées séparées, étendu les marchés; de là, plus grande activité dans la production, satisfaction des nécessités les plus diverses, stabilité des prix. Un marché restreint amène la dépendance du consommateur, du producteur, diminue le choix des biens, détruit l'équilibre entre l'offre et la demande.

J'ignore jusqu'à quel point nos industriels réalisent ces principes, et encore plus s'ils méritent le reproche qu'un *économiste américain* adressait à ceux de son pays : « Ils se convainquent trop souvent que leur rôle cesse au moment où le produit a passé le seuil de l'usine. Ils s'intéressent peut-être à l'emballage de la marchandise; ils chercheront à diminuer les frais de douane, à atteindre le maximum permis de poids et de mesure, mais jamais sans doute ne songent-ils que le navire moyen transportera dans les conditions les plus favorables si la marchandise occupe l'espace de 55 pieds par tonne de poids; cela ne les intéresse pas; l'influence sur le prix du transport en temps de tonnage abondant leur échappe, parce que la théorie du fret maritime leur est complètement inconnue. »

L'enseignement commercial supérieur doit, dans l'intention de ceux qui furent les auteurs de sa réorganisation, tendre à développer la culture générale de nos futurs hommes d'affaires, à élargir l'horizon intellectuel, à ne pas limiter le champ de leurs études aux frontières du pays. Il n'y a pas longtemps, un homme d'affaires, un Américain — c'est peut-être pour nous paradoxal — reprochait à ses concitoyens l'étroitesse de leurs connaissances. « Nous ne nous intéressons qu'à ce qui se passe dans notre Etat, ignorant tout des Etats voisins; et, ce qui se passe dans le monde, c'est à peine si nous le soupçonnons. »

Cette éducation à larges vues s'impose plus que jamais depuis que la politique d'autarchie tend à diviser davantage les peuples; politique néfaste parce qu'elle viole les lois de la nature elle-même, car l'homme est destiné « à vivre et à se développer dans une étroite collaboration avec son semblable ».

Quoi que l'on fasse, il y aura toujours des régions du globe qui produiront plus que leurs habitants ne sauraient consommer et qui, pour vivre, exporteront le surplus de leur production vers les pays qui en ont besoin. Tel pays manque

de matières premières, tel autre de main-d'œuvre qualifiée, un troisième de capitaux.

Partout se manifeste la nécessité de se compléter par le transport.

Il y a déjà longtemps que Ballin disait : « des Etats et des Individus peuvent disparaître, mais pas les peuples ni le transport qui naît de leurs besoins et de leur situation géographique ».

Les tentatives de faire produire par le sol national de quoi satisfaire les besoins des habitants ont été stériles; elles n'eurent d'autres conséquences que d'amener un état d'instabilité, d'inquiétude, de malaise, incompatible avec la confiance mutuelle et le repos moral, conditions nécessaires pour que l'activité de l'homme se déploie normalement.

« Le commerce dirigé, d'après la méthode contemporaine est presque identique à la guerre et peut difficilement manquer de conduire à la guerre. » Tel est l'avertissement de Lord Rosebery aux étudiants de Glasgow. La politique autarchique ne ramène-t-elle pas les temps où l'étranger était synonyme d'ennemi ? A quoi bon pousser à la culture générale et désintéressée de nos classes dirigeantes si toutes les activités d'un pays, avec le choc inévitable d'intérêts opposés les uns aux autres, se concentrent dans le domaine étroit des frontières ? A persévérer dans cette voie, n'arriverait-on pas un jour, comme l'histoire du Nationalisme le montre, à voir les Etats défendre à leurs sujets d'aller étudier en dehors des limites territoriales et à expulser des Universités de l'époque, les étudiants étrangers ?

Il est du devoir de l'élite intellectuelle et morale du pays d'opposer à la violence, la force invincible des principes de fidélité aux lois économiques dont le jeu normal seul peut rétablir l'équilibre.

L'expérience du passé montre qu'il en fut ainsi autrefois; la fameuse parole « périssent les colonies plutôt que les principes », n'est que l'écho de ce que se sont dit dans le fond de leur conscience tant d'hommes clairvoyants, désintéressés, dont les pays eurent tout intérêt à écouter et à suivre les conseils pratiques.

Le besoin d'une élite s'impose avec plus d'urgence en ces temps où tout le monde se croit la vocation et la mission de prendre une part directive dans le gouvernement des pays.

Un des hommes les plus remarquables du siècle passé, qui semble avoir eu la claire vision du bouleversement des idées qui se préparait et de la méconnaissance des valeurs intellec-

tuelles et morales, disait : « à mesure que les bases de la Société s'élargissent, il importe que les sommets ne baissent pas ».

L'enseignement commercial supérieur, tel qu'il est conçu, réclame à bon droit une place dans cette œuvre constructive.

Il lui incombe la tâche de conserver et d'enrichir le patrimoine intellectuel du pays; cette tâche, il saura la remplir. La fidélité au programme des problèmes auxquels l'étudiant s'initie sous la conduite de maîtres imbus des traditions pédagogiques qui préfèrent une tête bien faite à une tête pleine, nous permet tous les espoirs. Mais en présence de l'évolution du trafic maritime moderne qui, par son caractère international, touche si intimement à toutes les branches de l'économie mondiale, une étude plus approfondie des questions maritimes ne peut manquer d'apporter sa part dans la culture générale.

Le statut organique de l'enseignement commercial supérieur laisse à l'étudiant, au début de la quatrième année, le choix entre les Sections : consulaire — maritime — financière. Or, il est un fait d'expérience que le diplôme de Licencié en Sciences consulaires exerce sur les jeunes gens, et peut-être, sur les parents davantage encore, un véritable pouvoir de fascination. Non pas qu'ils se bercent de l'espoir d'être du petit nombre des élus, mais l'ensemble des cours de la Section consulaire présente un réel attrait à ceux qui, par un perfectionnement général, veulent se préparer aux multiples professions de la carrière des affaires.

Pour combler la lacune signalée dans la formation de nos futurs agents à l'étranger et de nos diplômés en sciences consulaires, il suffirait, et la chose est possible, sans charger le programme, d'y réserver une place modeste à l'étude des problèmes les plus importants de l'industrie du transport maritime.

Ce serait un moyen efficace de créer dans les sphères dirigeantes ce que l'on pourrait appeler une opinion maritime, qui nous manque et dont il est urgent de faire saisir la nécessité.

Car la méconnaissance de cette branche d'études, on la retrouve à tous les degrés de notre enseignement public. Aussi des jeunes gens munis du certificat d'humanités complètes témoignent-ils parfois d'une ignorance invraisemblable de tout ce qui a rapport à la mer. On a pu dire avec raison que l'ignorance des choses nautiques n'est chez aucun peuple aussi profonde que chez nous. Les notions les plus simples, les

opérations les plus élémentaires, les termes les plus usuels, toute l'âme maritime lui échappe. On a dit encore que le Belge, qu'il soit ouvrier, paysan, industriel, tourne le dos à la mer.

Il est bien vrai que pour reconstituer les réserves ou calmer le système nerveux, beaucoup, et c'est heureux, aiment à passer quelques jours à la plage, respirer à pleins poumons le vent vivifiant du large, mais pour la masse, la mer est un livre fermé.

Quoi d'étonnant que devant une pareille mentalité, les conseils de nos rois et leurs efforts pour créer une opinion maritime soient venus se buter contre l'indifférence, l'apathie, le manque absolu d'intérêt que le public porte aux questions de la mer.

N'est-ce pas Léopold II qui disait et aimait à le répéter, qu'un pays n'est pas petit lorsqu'il est baigné par la mer ? A l'heure actuelle, sous l'action intelligente du Directeur Général de la Marine, s'est amorcée une propagande intense en vue de créer une mentalité maritime dans le pays. L'accueil qui lui fut parfois réservé de la part d'un public éclairé, serait de nature à le décourager s'il n'avait pas la conviction énergique de rendre un service réel au pays.

Quelle pourrait être la cause de cette déplorable indifférence ? M. Henry de Vos croit la trouver dans le caractère même du peuple belge, dans l'égoïsme de certaines positions acquises, dans la situation privilégiée où nous sommes de trouver d'autres se chargeant de transporter à bon compte nos produits sans que nous ayons à nous en préoccuper nous-mêmes. D'autres font tomber la responsabilité sur les pouvoirs publics dont la sollicitude pour les questions maritimes ne dépasse guère le stade oratoire. En France, où l'opinion publique souffre du même mal, on en veut au Parlement où dominant les ruraux que la lutte des pavillons n'intéresse pas autant que la moindre élection au Conseil Général. Ne confondons pas l'effet avec la cause; il faut remonter à l'origine du mal. Ne serait-ce pas que ceux qui ont la mission de l'éducation de la jeunesse des écoles méconnaissent l'importance des problèmes de la mer et n'ont pas songé à leur réserver dans l'enseignement une place qui leur revient dans un pays, comme le nôtre, où l'industrie du transport maritime est à la base de notre activité économique ? A parcourir les programmes de notre enseignement public, de quelque degré qu'il soit, on y chercherait en vain, parmi les cours nombreux et à

qualification si spéciale, quelques heures réservées à l'étude des sciences de la mer. Les conférences de propagande, les films, les excursions en mer, les croisières, les visites de bateaux, si utiles qu'elles soient, ne sont et ne peuvent être que le complément d'un enseignement méthodique, contrôlé sanctionné par des épreuves dans les mêmes conditions de garantie que les autres branches du programme. L'expérience personnelle nous apprend chaque jour un peu mieux que de toutes les choses apprises à l'école, celles-là demeurent qui furent la matière d'un examen sérieux. C'est la récompense de l'effort; les caractères burinés dans l'airain défient la morsure des siècles; ceux écrits sur le sable s'effacent et disparaissent au premier souffle du vent.

La propagande est une semence qui ne s'élève que dans un terrain préparé. Le statut de l'enseignement commercial supérieur prévoit et recommande les visites d'usines, de ports maritimes. Depuis des années, il s'est formé à l'Institut Saint-Ignace une tradition de visiter le port de Rotterdam. Le bateau du service de la rade attend les étudiants; voyage sur la Meuse, parfois jusqu'à l'Hoek van Holland à travers les installations maritimes si admirablement adaptées au trafic, les bassins en contact immédiat et direct avec le fleuve, le mouvement incessant de la navigation, grâce à la situation géographique de Rotterdam et aux conditions de la marée. La visite est toujours complétée par quelques heures passées dans l'un ou l'autre remarquable musée maritime avec ses maquettes des ports, les modèles des différents types de bateaux, les engins de propulsion, les merveilleux progrès dans la signalisation en mer et sur les côtes, avec une bibliothèque riche d'ouvrages, de revues, de documents; un ensemble idéal qui permet à l'étudiant de réaliser l'enseignement reçu et développe chez les meilleurs, le goût et l'esprit de recherche dans ce vaste domaine. Quand alors, au retour, l'étudiant cherche à savoir auprès du professeur, si Anvers dispose d'une institution semblable, son embarras est extrême.

Parmi nos concitoyens, un homme que le monde maritime entoure d'estime et de respect, eut l'initiative de doter notre ville d'un Musée maritime et de réunir au prix de beaucoup d'efforts et de sacrifices personnels, une collection de spécimens de navires les plus intéressants, complétée par des ouvrages scientifiques, des périodiques de la marine. Or, pour donner un abri à la collection, on n'a trouvé dans toute la ville d'Anvers, qu'un grenier abandonné où le visiteur, s'il

s'en présente, a à gravir soixante-douze degrés pour y atteindre; il manque en Belgique une opinion maritime; l'enseignement à l'école comblera cette déplorable lacune.

Tout récemment, un écrivain de la *Revue des Deux Mondes* déplorait l'indifférence presque générale à l'égard du commerce maritime qu'il tient pour responsable de la crise où se débat la marine marchande de son pays. Par contre, ailleurs, nous voyons les puissances navales du moment ressusciter et développer leur activité sur mer et cela au prix des plus lourds sacrifices. Les peuples supportent ces sacrifices sans amertume là où l'opinion publique admet qu'un pays dont la flotte s'affaiblit, est, comme il fut dit au Parlement anglais, un pays qui perd le sang par tous les pores de son corps.

A la séance du Sénat du 13 mars 1937, le Baron Nothomb, à propos du problème hollando-belge, rappelle sagement combien l'opinion publique est l'indispensable auxiliaire de la diplomatie. Or, sur le terrain du litige porté devant la Haute Cour de La Haye, il manque au Gouvernement et à nos diplomates pareil auxiliaire, alors que les défenseurs de la thèse hollandaise savent qu'ils ont derrière eux, une opinion publique bien exercée, toujours en éveil et particulièrement chatouilleuse quand les intérêts maritimes du pays sont en jeu.

Conclusion.

Parmi les avantages de la culture générale, on cite volontiers celui de la connaissance du passé qui aide à mieux comprendre le développement de l'histoire et la marche fatale de l'évolution humaine.

Écoutons donc pour finir la voix grave de l'histoire. Elle nous dira qu'il s'est trouvé une Institution politique, la République de Venise, qui, chose inconnue dans les annales de l'humanité, sut se maintenir pendant onze siècles, jusqu'à l'heure où les canons de Napoléon menaçaient les portes de la cité. Dans cette longue existence, elle connut des époques de splendeur et de puissance, de décadence aussi, quand, comme dit l'historien anglais Toky : « Venice forgot that her strength lay in maritime commerce ».

Qu'elle fut prodigieuse la puissance de la Reine de l'Adriatique ! Quand le Doge Mocenigo sentit approcher sa dernière heure, il réunit autour de son lit de mort les sénateurs vénitiens. « En cette cité, disait le grand vieillard, il y a trois mille navires de petites dimensions, montés par dix-sept mille

marins; trois cents navires de grand tonnage, montés par huit mille marins et, chaque année, quarante-cinq galères prennent la mer pour la protection de notre commerce. Continuez ainsi et vous serez les maîtres de la Chrétienté; vous serez respectés. Mais, je vous en supplie, évitez comme le feu de prendre le bien des autres et de vous engager dans des guerres injustes; les princes, alors, ne peuvent pas compter sur le secours de Dieu. »

C'était le temps où, chaque année, les galéasses embarquaient chacune huit jeunes gens de la haute classe de la société, afin de les familiariser avec les sciences navales et de leur faire acquérir l'expérience du commerce. « Who were thus trained in naval science and gained experience of commerce ».

L'exemple de la Reine de l'Adriatique confirme la grande leçon du passé : « toutes les nations qui ont joué un rôle dans la vie mondiale ont étendu leur champ d'action pacifique à la mer ».

L'ALMANACH ILLUSTRE DE LA MARINE BELGE.

Par R. DAUWE,
Ingénieur Naval, chef de Service au Chantier Cockerill.

Si nous comparons le tonnage de la flotte belge à celui de flottes appartenant à des pays de même importance que la Belgique, nous constatons avec émotion que notre pays se classe au tout dernier rang.

Voici ce que nous relevons dans les dernières statistiques officielles :

Pays	Superficie	Nbre. Habit.	Nbre. Navires	Tonnage brut	Ton./1000 H.
Danemark	45.000 Km ² .	3.500.000	695	1.34.000	325
Hollande	33.000 „	8.000.000	1408	2.507.000	315
Grèce	120.000 „	6.000.000	606	1.800.000	300
Belgique	30.500 „	9.000.000	179	583.400	43

Ce triste tableau montre que la flotte belge devrait posséder **sept fois** plus de tonnage pour se mettre au niveau des pays de même importance.

Comment expliquer une telle misère ?

D'autres avant nous se sont occupés de cette question.

Certains, tel le R. P. De Cleyn, Directeur Honoraire de l'Institut St-Ignace, à Anvers, pensent que le peuple belge s'est désintéressé de la mer parce qu'il est trop riche et n'a donc pas besoin de chercher des débouchés pour vivre : les clients viennent chez lui spontanément.

L'explication ne me paraît pas suffisante, car notre pays manque de beaucoup de matières premières pour son industrie. Ces matières brutes d'abord et transformées ensuite sont transportées par des navires étrangers. On ne conçoit pas pourquoi de tout temps ces matières n'ont pas été transportées par nos propres navires.

D'autres disent que seuls les pays agricoles, devant exporter pour vivre se sont tôt aperçus de la nécessité d'une flotte.

L'argument n'est pas probant, car des pays peu agricoles, tel l'Angleterre, se sont constitué une flotte puissante.

Je crois, pour ma part, que c'est le manque d'indépendance de notre pays, donc la domination étrangère, qui est cause du retard dans le développement de notre marine.

Depuis que la Belgique a pu établir son indépendance sur

des bases solides, elle a vu développer et prospérer son industrie et son commerce. Elle a créé grâce au génie du Grand Roi Léopold II un riche empire colonial. Le moment est venu de développer sa marine et de regagner le temps perdu.

Après la guerre de 1870, l'Allemagne a connu une situation analogue. Depuis, grâce à une impulsion gouvernementale des plus énergiques, elle a créé en moins d'un demi-siècle une des plus grandes flottes marchandes du monde. Cette impulsion a été obtenue par la propagande intense poursuivie par l'Etat dans tous les milieux et spécialement dans les milieux scolaires. Cette propagande a fait naître tout d'abord la **mentalité maritime** et grâce à elle les premières interventions gouvernementales massives ont pu se faire avec l'approbation de toutes les classes de la population.

Nous aussi devons créer cette **mentalité maritime** en Belgique. La propagande scolaire, qui atteint l'âme du peuple, est certainement la meilleure. Comme moyen de propagande, je propose de créer l'*Almanach Illustré de la Marine Belge*, almanach illustré dont j'ai lancé la première idée le 6 février 1935, au cours d'une conférence que j'ai donnée à Bruxelles sous les auspices de la Ligue Maritime Belge et de la Société Royale des Ingénieurs et Industriels de Belgique.

Qu'il me soit permis de développer cette idée.

L'Almanach de la Marine Belge aurait la forme de l'Almanach des Missions et serait vendu par les élèves de toutes nos écoles au profit des œuvres de la mer : Aide.

Chaque jour l'almanach signalerait un fait notoire de notre histoire maritime.

Il rappellerait l'histoire de la Compagnie d'Ostende, de notre ligne nationale Ostende-Douvres, de nos Armements Nationaux dans le passé et le présent, de la Marine Royale.

Il ferait connaître le rôle important rempli par nos navires pendant la guerre mondiale, l'héroïsme de nos marins, la nécessité d'une flotte nationale pour le ravitaillement du pays en temps de paix et en temps de guerre.

Il ferait revivre le souvenir de nos grands navigateurs belges, de ceux qui ont laissé un souvenir durable au Danemark, en Hollande, au Portugal et aux Colonies.

Il rappellerait les épisodes de l'expédition au Pôle Sud du Commandant de Gerlache. Il décrirait le désastre de notre premier navire école « Comte de Smet de Naeyer » et l'héroïsme de son commandant et de son aumônier.

Il montrerait les réalisations de nos chantiers navals et ferait ressortir l'importance des constructions navales pour l'industrie nationale.

En résumé la propagande de l'Almanach de la Marine Belge aiderait puissamment à créer la mentalité maritime en Belgique parce qu'il s'adresse à tous et qu'il étudierait la question sous tous ses aspects : historique, économique, financier et social.

Conclusion.

Je propose de demander à notre Administration de la Marine de vouloir bien, en collaboration avec la Ligue Maritime Belge et l'Académie de Marine, faire paraître en nos deux langues nationales l'*Almanach Illustré de la Marine Belge*, dont la vente serait faite par les élèves de nos écoles au profit des œuvres de la mer, conformément aux premières idées résumées ci-dessus.

VOOR EEN NATIONAAL ZEEVAARTKUNDIG MUSEUM.

Door K. E. J. VRANCKX,
Luitenant ter lange omvaart,
Secretaris der Akademie van Marine, Antwerpen.

Gedurende het Internationaal Congres van de Zee dat verleden jaar van 11 tot 14 September plaats vond, werd door den Heer F. Dolez uit Brussel, voor de afdeling »Scheepvaartpropaganda» een verslag ingediend dat de aandacht ten zeerste waard was. Dit verslag in de Fransche taal opgesteld, droeg als titel «Opvoedkundige waarde der Scheepsmodellen»..

Zonder twijfel is het overbodig gansch de uiteenzetting van den achtbaren Heer Verslaggever te hervatten, en ik denk dat het voldoende zijn zal te herinneren dat hij tot het besluit kwam dat «De Scheepsmodellen gansch het Zeewezen doen kennen en liefhebben» omdat de propaganda gevoerd door het voorwerp zelve, in onderhavig geval dus het schip, zeker inslagen moet omdat zij tezelfder tijd onderwijst en ontpant.

Langer wil ik hier niet bij stilblijven; doch alleen aanstippen dat die educatieve waarde op verschillende wijze dient beoordeeld te worden, al naar gelang zij zich richt tot het het groot publiek, of tot enkele belangstellenden.

Voor het groot publiek immers, en niemand zal zulks ontkennen, is het zeewezen nog steeds de groote onbekende; het schip blijft iets geheimzinnigs bewaren; en voor dat publiek is eene scheepsmodellenverzameling ten slotte niets anders dan een soort attractie die als dusdanig bezocht wordt; wat evenwel niet wegneemt dat zij boeien kan en zelfs een diepen indruk nalaten die de aandacht der bezoekers op het Zeewezen trekt;... en aldus naar de woorden van den heer Dolez, het Zeewezen zal doen liefhebben.

Voor de belangstellenden, voor hen die zich op eene of andere wijze op de studie van een tak der scheepvaarttechniek, der Zeevaartkunde, der cartographie en zoo meer toeleggen, zijn deze voorwerpen, indien origineel, of ten minste volgens origineele gegevens opgebouwd, een onuitputbare bron van studiemateriaal.

Zulk eene verzameling zou evenwel niet mogen zijn (en ik denk hierby wel een beetje aan onze Antwerpsche verzamelingen) eene opeenstapeling van voorwerpen en modellen. Om ten volle aan dien educatieve rol te beantwoorden moet, door eene opeenvolgende reeks gezichtsindrukken chronologisch en rationeel voorgesteld, de bezoeker zich ten volle rekenschap kunnen geven van de evolutie die het schip in den loop der eeuwen onderging; en het is vanzelfsprekend dat hierbij niet alleen modellen te pas komen, maar wel alle afbeeldingen zooals prenten, zegels, munten, enz., het geheel eventueel aangevuld met passende diagrammen. Het is trouwens in dien zin, dat de Technische Afdeeling der Akademie van Marine, enkele maanden geleden, eene resolutie aannam, tevens den wensch uitdrukkende hiertoe de medewerking te bekomen van partikulieren en vereenigingen welke zich met het opbouwen van modellen bezig houden.

Het weergeven der verschillende fasen der evolutie in de techniek moet evenwel niet alleen beperkt blijven tot den scheepsbouw, maar moet zich ook uitbreiden tot de zeevaartinstrumenten, de zeekaarten, visscherijtoestellen, enz.

Verder moet er eene verzameling historische modellen, zijn bij voorkeur van eenheden welke een rol speelden in onze geschiedenis; modellen welke de glorie van vergane tijden in herinnering brengen; ... en ten slotte moet het geheel aangevuld zijn met eene goed gevulde boekerij en archieffonds. Ook kan evenwel eene afdeeling « Oceanographie » voorzien worden.

Aldus opgevat, zou dergelijke verzameling eene groote propagandistische en opvoedkundige waarde hebben, en het lijdt geen twijfel, dat indien er over goed lokaal en ernstig bevoegd Beheer kan beschikt worden, giften en bruikleeningen allerzijds zouden toestroomen. Moet er verder op gewezen worden dat deze verzameling een « Nationaal Zeevaartkundig Museum » zijn moet, en er dus op alle krachten beroep dient gedaan?

Dit Nationaal Zeevaartkundig Museum dient opgericht te worden, omringd met wat ik noemen zou eene zekere « lokale kleur »; het moet zich bevinden te midden van eene groote wereldhaven en van het scheepsbedrijf, omdat het daar alleen op zijne plaats is, en daar alleen het meest imponeren zal; en dan is er als wereldhaven, niet alleen op actueel, maar ook op historisch gebied, Antwerpen alleen dat in aanmerking komen kan.

Eene tweede reden waarom Antwerpen bij voorkeur als plaats van een Nationaal Zeevaartkundig Museum dient aangeduid te worden, is wel deze, dat aldaar het eerste initiatief ontstond, dar er reeds enkele flinke kernen van verzamelingen aanwezig zijn, zooals het Steen en het Scheepvaartmuseum; terwijl wij tevens melden kunnen, dat de Akademie van Marine ook haar zetel te Antwerpen heeft.

En zelfs in deze stad is het nog niet onverschillig waar dit Museum zou opgericht worden;... verschillende ontwerpen werden reeds vooropgesteld; doch geen enkel is zoo gelukkig van opvatting als dit van onzen stadsgenoot, Ingenieur Hugo Van Kuyck; omdat het gelegen is aan het Zuiderterras, alwaar duizenden en duizenden Antwerpenaren gaan kuieren en het grootste aantal vreemdelingen voorbijtrekken.

Daar en daar alleen heeft het kans op het maximum bezoek, daar alleen is het gelegen in volle havenbedrijf, en kan het meeleven met den stroom die België's handel vruchtbaar maakt;... terwijl het op esthetisch gebied, een prachtige modernen tegenhanger vormt van het aan het Noorderterras bestaande Steen Museum.

Maar niet alleen is de kwestie « lokaal » van belang, ook op gebied van Beheer dient er wellicht een woordje gezegd te worden. Het aantal bevoegde personen die zich in België met de studie der Scheeparcheologie onledig houden is ten zeerste beperkt; en het zou werkelijk onzin zijn, deze krachten te versnipperen. Ook in deze studieën dringt zich centralisatie op; en aangezien de over een paar jaar opgerichte Akademie der Marine op dat gebied een « centre d'étude et d'érudition » vormt, is het niets meer dan logisch dat een innig verband tusschen haar en het Museum bestaan zou, en zij eventueel zelfs met het dagelijksch beheer en toezicht dezer verzameling zou belast worden.

Het Museum zelf zou als *organisme van openbaar nut* ingericht moeten zijn, waarin vertegenwoordigd worden : de stad Antwerpen, de Provincie Antwerpen, de staat bij orgaan van het Beheer van Zeewezen, de Akademie van Marine, en eventueel enkele openbare besturen en particulieren.

Het jaarlijksch budget zou grootelijks kunnen gedekt worden door toelagen, welke zoowel door Staat als Stad en Provintie dienen te worden toegekend; terwijl nog steeds de mogelijkheid overblijft beroep te doen op particuliere bijgavegheid om tot het aanvullen der verzamelingen en aankopen van boeken over te gaan. Dit alles is evenwel niet

de grootste, de onoverkomelijke moeilijkheid. Eens dat het organisme bestaat, zullen wel de noodige gelden gevonden worden om het in leven te houden; de grootste moeilijkheid is de oprichting zelf, want het op te richten gebouw vertegenwoordigt voor zich zelf reeds een niet te versmaden bedrag;... en toch aanzie ik dit nog niet als een nooit te overkomen hinderpaal. Zagen wij niet reeds in menigvuldige gevallen dat privaaf initiatief met gunstig gevolg tusschenbeide kwam? Eene Nationaale inschrijving of de oprichting van een fonds zou misschien eene oplossing brengen; het is eene kwestie van prestige en propaganda en het groepeeren van alle « Vrienden van het Scheepvaartmuseum » zou wellicht gunstig gevolg hebben.

Hierbij wil ik mijn pleidooi eindigen met het voostel, dat de afdeeling « Zeevaartpropaganda » van het huidig Nationaal Congres der Zee de volgende wenschen zou bijtreden :

1. Met het oog op de vulgarisatie der scheepvaartgedachte drukt het Congres den wensch uit, te Antwerpen een Nationaale Zeevaartkundig Museum te zien oprichten, alwaar het publiek zich, door eene reeks gezichtsindrukken, logisch en rationeel voorgesteld, ten volle rekenschap zou kunnen geven van de evolutie der scheepvaarttechniek.
 2. Dat vereenigingen en partikulieren die zich met het bouwen van modellen onledig houden, onverwijld met de Technische afdeeling der Akademie van Marine zouden in voeling komen, om het bouwen onder technisch wetenschappelijk toezicht van eene reeks modellen.
 3. Dat het privaaf initiatief eene vereeniging tot stand brenge welke, de openbare opinie in deze zaken voorlichten zou, onderhandelingen tusschen de voormelde groepen uitlokken, en verder op private hulpmiddelen beroep zou doen om tot den bouw en het oprichten van het Museum te kunnen overgaan.
-

DE FILM EN DE ZEE.

Door John SACRÉ.

I

De film, waarvoor omzeggens geen enkel onderwerp vreemd is, en die zich door haast geen enkel gegeven afschrikken laat, zou natuurlijk ook de zee behandelen, hetzij als element in sommige prenten, als hoofdrol in andere prenten.

Zeggen we de zee, dan vatten we dat op in den geest van dit kongres, dus met inbegrip van het strand, de havens, de schepen, de visscherij, de visschers, de zeelieden, de balneologie. Dat geeft ons gelegenheid onze beschouwingen in een ruimeren zin uit te breiden.

De zee in voormelden ruimen zin heeft reeds in alle denkbare kunstvormen haar uitdrukking gevonden, zoowel bij de schilders als bij de schrijvers, bij de dichters als bij de tooneelschrijvers en ook in de muziek. Waarom zou de cinematografie dan op den achtergrond blijven? De film eigende zich zelfs vrij jong de zee als onderwerp toe, en in 1895, het jaar van haar geboorte reeds, komt op het programma van een van de voorstellingen door Louis Lumière te Lyon ingericht «La Baignade en Mer» voor, een prentje van 17 meter, zooals ze in dien tijd trouwens allemaal waren. Het blad «Le Radical» dat de nieuwe uitvinding ten eerste bewonderde shreef, dat voornoemde «Baignade en Mer» excita l'enthousiasme par la vérité merveilleuse de cette mer si vraie, si vague, si colorée, si remuante...

Enkele jaren later vindt men in Amerika Mac Senneth, die films maakt met «Bathing girls». Hier was het element zee natuurlijk slechts een voorwendsel om tot vermaak van publiek een reeks van welgemaakte jongedames te vertoonen in de badkostuums van dien tijd. En die filmpjes hadden heel wat bijval.

We zegden «tot vermaak van het publiek». Immers, de cinema zocht toen nog slechts de amuseeren. Een uitdrukking van een kunstvorm was de film nog niet. De groote steden hadden nog geen paleizen, waar «kunstfilms» werden ver-

toond. De cinema hoorde nog thuis op fooren en kermissen. Men had nog geen flauw begrip van de vlucht, die eens de cinematografie nemen zou, van de plaats, die deze uitvinding in het leven van den mensch van de XX^e eeuw zou innemen, nu men zelfs cinemavoorstellingen geeft aan bord van pakketbooten en van groote vliegtuigen.

Een van de oudste werken uit de wereldliteratuur maakt melding van een schip en van varen. We bedoelen de Bijbel met de Arke van Noach. De film heeft er natuurlijk voor gezorgd het publiek een Arke van Noach te zien te geven. Cecil B. de Mille, een vooraanstand Amerikaansch regisseur maakte rond deze Ark een heele film, een typisch produkt van opgeblazen, Amerikaansche grootsprakerigheid : omvang en geld vervangen in dien tijd-thans een 15-tal jaren geleden in het Amerikaansche filmbedrijf nog wel eens het begrip : kunst.

Hoeveel treffender en ontroerender is de Ark van Noé uit de Amerikaansche prent « Green Pastures » (groene weiden), gemaakt door Marc Connelly en William Keighley en die we enkele maanden geleden in België te zien kregen. We zien hier een Neger-Noach zijn boot bouwen en een lange lijst aanleggen van al de dieren, die zich reeds aan boord bevinden en die nog aan boord moeten worden gebracht. De Ark en Noach worden ons hier zeer sympathiek en vriendelijk voorgesteld.

Nu de bijbelhistorie ons bezighoudt moeten we even denken aan de film « Slavin en Vorstin », onderteeekend door Michaël Kertesz, die thans Michaël Curtiz heet en in Amerika werkt, waar hij o. m. « De Charge van de Lichte Brigade » maakte. In deze film ziet men de Roode Zee opengaan.

Met de eigenlijke zee hebben al deze films feitelijk heel weinig te maken. Men ziet er water in, of de ark, maar alles is bedrog, schijn, illusie, dekor, maket, en wanneer het water voor de Joden wijkt op het witte doek, voor het oog van den toeschouwer, zijn het integendeel de Joden die wijken en het water, dat zich achter hen sluit. Het beeld werd van achter naar voren opgenomen en later van voor naar achter gemonteerd en afgedraaid.

Zoo is de cinema : niet alleen een kunstvorm, die alle gevoelens, gewaarwordingen en gebeurtenissen tracht te veruiterlijken, maar ook een techniek, die voor niets meer terugdeinst. Een schrijver ontroert u, grijpt u aan door de be-

schrijving van een storm, of door de ontleding van de gevoelens van de visschersvrouw, die tijdens het noodweer zit te bidden en denkt aan haar man, dien ze wellicht niet meer weerzien zal. Een schilder schenkt u een tafereel van een haven met rook, zakkennaaiers, dokwerkers, schepen, kranen en erboven een lucht die grijs is of blauw naar gelang het karakter of de visie van den kunstenaar. Denk aan de Scheldezichten van den R. Baeseleer en aan de havengezichten van een Van Mieghem. Ge ondergaat de schoonheid van het doek, zonder ontleding, omdat ge weet, dat het de veruiterlijking is van de visie van den kunstenaar. Ge gaat niet onderzoeken of dat of geen schilderij juist een hoekje voorstelt uit de haven van Antwerpen of van Londen. Het doek heet « Havenzicht » en het brengt u misschien de synthese van wat ge als een havengezicht verwachten kunt.

Pas op als de filmer u dergelijk havengezicht brengt. Van hem verwacht ge natuurgetrouwe weergave van de haven van New York of van Londen of van Antwerpen, want, zegt ge, hij fotografeert; hij synthetiseert niet, hij voegt niet samen. Vreeselijke vergissing. Het schip kan opgenomen zijn te Antwerpen, de hemel te Honolulu, de kraan te New York, de dokwerker te Londen. En toch gelooft ge ook in die voorstelling van een haven. Waarom ? Omdat de filmer zijn opnamen zoo heeft gemonteerd, dat de gedachte samenvoeging, kompositie, heelemaal ontsnapt. De cinema is immers « La machine à refaire la vie ».

De stoutste exploten breng u de cinema. Denk o. m. aan « La Bataille » de film naar het gelijknamige werk van Claude Farrère, waarin ge een kruiser van de Russische vloot zich omkantelen ziet alvorens in de diepte te verwijnen. Makettenwerk natuurlijk.

Meent u, dat een filmster zich wagen zou in een storm ? Misschien wel, misschien ook niet. Waarom zou ze het doen. De storm kan eenzijdig opgenomen worden, de ster in de studio. De monteerder brengt storm en ster bijeen, laat de ster misschien wel het leven verliezen in het torment. Om het watergeweld trouwens met het vereischte effect op te nemen doet men vaak beroep op het werk in maketten.

Van in zijn eerste levensjaren heeft de cinema beroep gedaan op maketten. In 1902 maakte een Franschman, na de aardbevingsramp op het eiland Martinique, een wederuitbarsting van de Mont-Pélé. Dat was een van de eerste uitingen van het filmjournaal.

Nu zou ik volstrekt niet bij u den indruk willen opwekken, dat in de cinema alles getrukeerd is. Onder u zijn er voorzeker die in de periode van de Britsche kroningsfeesten de film hebben gezien « 40 jaar glorie in het Britsche Vorstenhuis ». Daarin komt een gedeelte voor van het zeegevecht bij Jutland. Wat een pakkend stuk film. Men ziet een kruiser getroffen worden en zinken. Manschappen loopen over het schip, dat met den kiel nog bovendrijft, alvorens den dood te vinden in de golven. Dat is een van de fragmenten opgenomen door een van die onvolprezen en onbekende oorlogsfilmers, wier pelliculen naar het schijnt nog bij kilometers liggen in de ministerieele diensten van alle landen, en waarvan vele kilometers zelfs nooit werden geprojecteerd.

We zeggen dus: de zee komt voor in vele films. Eenvoudig, in haar ware gedaante speelt ze niet zoo dikwijls een rol. Filmers nemen de zee, het schip, den visschers, den zee-man tot element, tot personage, maar daarom leeren ze den toeschouwer nog niets over de zee of over het leven op zee.

Toch is er een, die die leerende taak op zich genomen heeft: Alexandre, een Franschman, die reeds heel wat documentaire prenten op zijn actief heeft over zee, visscherij, vuurtorens, enz. Dat zijn levensechte, mooie dokumenten, die de zee en het zeevolk dichter brengen bij het publiek en dus ook beter leeren kennen. In een bibliotheek over zee- en zeevaart zou ook een afdeeling cinematheek thuishooren met een volledige verzameling van dergelijke prenten in.

II

In twee landen vooral hebben de filmers de zee gebruikt (en dan bedoelen we natuurlijk telkens alles wat met de zee verband houdt) als element in een dramatische film. (d. w. z. films met een dramatisch gegeven).

We hebben bij dit bondige overzicht evenwel alle films uitgesloten, behoorend tot de reeks van revue- en music-hallprenten, waarin aan boord van kartonnen schermen-kruisers lieve danseresjes met operette-admiraals en matrozen allerbekoorlijkste en vroolijke dansjes slaan of liedjes zingen. Die films hebben natuurlijk niets te zien met de zee, maar hooren thuis in een studie over de muziek en de cinema of de dans en de cinema.

Bedoelde twee landen zijn Amerika en Frankrijk, twee landen, die trouwens de wereldmarkt van de film als overheerschen. De Franschen vooral « pakken zoo graag uit met

hun vloot». Ze stellen gemakkelijk een eskader ter beschikking van hun filmers en zoo noodig zelfs twee met nog een eskader duikbooten erbij. Laat ons deze bereidwilligheid het liefst beschouwen als een vorm van propaganda voor hun vloot en in de jongste jaren ook als een vorm van propaganda voor hun landsverdediging. Misschien komt er ook wel een neiging in tot uiting, om de buitenwereld te toonen, wat Frankrijk bezit aan bewapening ter zee.

De meeste van deze Fransche films zijn gebouwd op litteraire gegevens en de boeken van Claude Farrère leverden reeds heel wat onderwerpen voor deze prenten. Enkele namen frisschen u wellicht het geheugen op : *La Bataille*, *Les petites Alliées*, *La Porte du Large*, *Nitchevo* — dat zich afspeelt in een duikboot.

Deze films zijn over het algemeen keurig en netjes gemaakt, lief gespeeld, maar artistiek reiken ze niet ver en met de zee hebben ze feitelijk toch niet zoo heel veel gemeens, behalve dan dat de helden zee-officieren zijn of dat de aktie met of zonder geweld aan boord van een oorlogsschip werd gesleept, zooals bv. in « *Veille d'Armes* », waar een vrouw zich aan boord van een kruiser bevindt, den avond voor het schip het anker lichten moet om uit te varen, den vijand tegemoet en door een samenloop van omstandigheden niet meer van boord weggeraakt. Eenzelfde bemerking kan gemaakt worden in verband met « *Port Arthur* ». De faktor zee, vloot, schip, zeeofficier dient hier als stemmingwekkend element : een raam om een dramatische en zelfs melodramatische aktie in de plaatsen, en een aantrekkelijk raam, dat dient gezegd.

Waar de zee een heel andere rol spelen gaat, dat is in *Marius* (Pagnol). De roep van de zee, van de verre horizonden treedt hier op als een faktor, die er hetzijne toe bijdraagt om de akte vooruit te stuwen. Want, ware er te Marseille geen zee, Marseille zou geen Marseille zijn en *Marius* zou geen heimwee krijgen, of juist geen « *Sehnsucht* » naar de verre horizonden. Hetzelfde kan gezegd worden van het veel oudere « *En Rade* » van Cavalcanti. Hier ook speelt de zee een « *Sehnsucht* »-rol, maar er is een moeder en een lief meisje, wier bijzijn den roep van de verre elementen, van de eindeloze horizonden te sterk is en weet te overwinnen.

Een heel ander gebruik van hun vloot maken de Sovjet-Russen in « *Pantserkruiser Potemkin* » en in « *De Mariniers van de Cronstadt* », welke film echter reeds veel minder

sterk is, omdat zij de overtuigende kracht mist van eerstgenoemde.

Met « Pantserkruiser Potemkin » openbaarde ich voor ons feitelijk de revolutionaire cinema, en meteen S. M. Eisenstein, de grootste cineast van zijn land en misschien wel een van de grootste van de wereld. Hier geen liefdeshistorie aan boord van een oorlogsschip, maar een beeld uit het leven van de bemanning van de « Potemkin » die in 1905 in opstand kwam, omdat het voedsel slecht was, bedorven en onvolgende. Hier speelt het oorlogsschip zijn rol als oorlogsschip en de marinier als marinier, op een wijze, zooals dat sindsdien niet meer werd gedaan. In zijn wezen, in zijn opvatting, in zijn uitwerking is deze film een film. Geen enkele andere uitdrukkingsmethode is hier denkbaar. Juist dat maakt een van de grootheden uit van deze uitstekende film, die een vooraanstaande plaats zal blijven bekleeden in de geschiedenis van de esthetiek van de cinematografie.

Maar alvorens nog even tot de Franschen terug te keeren willen we een slotbemerking maken : « Potemkin » is feitelijk ook geen specifieke film van de zee, want de opstand die hier uitbreekt op een pantserkruiser kon evengoed in een kazerne uitbreken of in een fort. Deze prent kan bij de zeefilms gerangschikt worden... gedeeltelijk.

Om dan tot de Franschen terug te keeren moeten we even herinneren aan « Pêcheurs d'Islande », een geslaagde film van Jacques de Baroncelli, waarin de visscherij zoowel haar rol te spelen krijgt als de personages zelf. En « Pêcheurs d'Islande » brengt ons meteen bij « Op Hoop van Zegen », in Nederland gemaakt. « Op Hoop van Zegen » een film van de zee ? Misschien wel ? Het gelijknamige tooneelstuk van Herman Heyermans heette immers ook een « Spel van de zee ». Maar tenslotte is deze prent veel meer een film van de menselijke onverantwoordelijkheid en van de menselijke schraapzucht, die reeder Bos aanzet zijn « drijvende doods-kist » nog te laten uitvaren. Bij de uitwerking van de film komt natuurlijk een storm te pas en een zinkend schip en een aanspoelend wrakstuk. De prent heeft zich daarbij niet kunnen losmaken van het tooneelwerk, dat haar tot grondslag diende. We zien doorheen het heele werk het stramien van het drama en zee- en stormgezichten kunnen hierin slechts gedeeltelijk verbetering brengen, omdat men anderzijds nog het tooneel van het anstige wachten ziet in de huiskamer en men dus in zekeren zin tot een dubbele suggestie komt, wat in de film

meestal fout is. Had men zich bij het huiskamertooneel gehouden, dan had men door verstandige uitbeelding en doelmatige suggestie het onderwerp kunnen uitdiepen en in de gevoelens van de in de huiskamer wachtende vrouwen laten lezen, waaronder-denk eens aan- er een is, die een kindje verwacht, zonder gehuwd te zijn en als het ware voelt in den akeligen stormnacht, dat haar verloofde verdrinkt. Nu blijft « Op Hoop van Zegen » zoowel als de meeste andere prenten, die we reeds noemden aan de oppervlakte. Het is een verhaal in twee afmetingen. De derde ontbreekt. Dat is trouwens een opmerking die we voor heel veel films te maken hebben. Het veruiterlijken van gedachten, van diepe gevoelens valt de cinema, die zich toch hoofdzakelijk steunen moet op beelden, nog dikwijls moeilijk. Nu heeft men het woord, dat hulp bieden kan, maar een te uitvoerig dialoog is een fout in een film, dat weten we allen, en zoo wordt dat hulpmiddel in zijn nuttigen arbeidscoëfficiënt alweer beperkt.

Het is u voorzeker opgevallen, dat de meeste totnutoe aangehaalde films een letterkundigen oorsprong hadden : roman of tooneel; of een ideologischen : zooals bij de Russen, wier films geboren werden uit de revolutie. Mogen we daruit besluiten, dat de zee zelf nooit een film inspireerde ? Voorzeker niet. En daarom wenschen we hier dadelijk de aandacht te vestigen op de « Zuiderzeefilm » van den knappen Nederlander Joris Ivens, die nu evenwel voor de West-Europesche produktie verloren is en een werkkring vond in Sovjet-Rusland, waarheen zijn uiterst-linksche opvattingen hem dreven.

De Zuiderzeefilm toont ons de strijd van den mensch tegen het water, naar aanleiding van het indijken van een gedeelte van de Zuiderzee. Immers dijken aanleggen is de zee bekampen en de zee krijgt hier dus een hoofdrol te spelen : haar verdediging tot het uitteste, alvorens tenslotte toch te bezwijken. Dezelfde Zuiderzee inspireerde « Dood Water » van Gerard Rutten en Simon Koster, echter meer op, laat het ons heeten, sociologischen grondslag. Deze prent trachtte den weerslag weer te geven van de drooglegging van de Zuiderzee op het leven van de visschersbevolking uit die streken. Ondanks haar vele fouten : traagheid en onduidelijkheid in rhythme en dramatiek was de fotografie van deze film, alsmede haar beeldvorming zoo merkwaardig, dat de « Biënnale » te Venetië haar bedacht met een van haar hoogste onderscheidingen.

En nu een laatste maal terug naar de Franschen, om een woordje te wijden aan de « Muiters van de Elseneur » de film van Pierre Chenal. Deze prent speelt aan boord van een zeilschip, zooals de heele roman van Jack London, *andermaal een roman*, aan boord van een zeilschip speelt. Het dramatische gegeven van deze film is niet zoo merkwaardig. Het is te literair, en daarbij is het grootendeels verknoeide literatuur, want de « verfranschte » Jack Londen, mist de viriele kracht, die spreekt uit de romans van den Amerikaanschen Jack Londen. Merkwaardig is deze film om het documentaire gedeelte over de zeilvaart, en omdat we de bemanning leeren kennen van een van die verschrikkelijke Amerikaansche zeilers, die nog voeren een zestigtal jaren geleden. De bemanningen van deze schepen ontmoeten we ook in « Babary Coast » en in « Emeutes » twee Amerikaansche prenten. Laat ons toegeven, dat genoemde slag van zeelieden niet veel zaaks is, maar juist daarom is het belangwekkend. Het is feitelijk een verdwijnend ras, samen met het uitstervende ras van officieren, dat met dergelijke mannetjes wist om te gaan en daarom leverden de cineasten verdienstelijk werk door ons deze types op het zilveren scherm te toonen.

III

Daarmee zijn we langs den anderen kant van den oceaan geraakt, waar we nog een reeks van films te onderzoeken hebben. Amerika is het land, waar de filmers alles aandurven. Die menschen worden als het ware met een filmtoestel in den arm geboren. Moet het dan verbazing wekken dat zij het zelfs aangaan een gedeelte te verfilmen van de geschiedenis van de Lloyds-verzekeringsmaatschappij en er in gelukken, daarvan een boeiende, kranige film te maken? Dat was wat Henri King deed. En dat de zee in deze film over « Lloyds of Londen » een rol speelt, al ziet men haar ook niet dikwijls, zal niemand verwonderen, en dat de schepen een rol spelen al evenmin, vooral de schepen van Admiraal Horatio Nelson en van Napoleon Bonaparte. Men zal aanvoeren, dat een gedeelte van deze film draait rond een liefdeshistorie, en niemand zal dat kunnen betwisten. Maar deze liefdesgeschiedenis bepaalt er zich toe als het ware een leidraad te zijn, een soort cement, die de verschillende gedeelten en de verschillende personages uit de film bij elkaar houdt.

Wat deden de Amerikanen voor de verwezenlijking van « De Muiters van de Bounty », de schitterende prent van

Frank Lloyd? Ze bouwden een heele Bounty en toonden in schitterende beelden, wat de zeil- en zeevaart was in de XVIII^e eeuw. Het gegeven voor deze film was niet ontleend aan de literatur, maar aan de geschiedenis, hoewel het ten behoeve van de verfilming — een film moet het publiek immers bevalen — eenigszins geromanceerd was.

U voelt al wel, dat de film, ondanks het voorbehoud, dat we herhaaldelijk maken moesten, reeds een en ander verschuldigd is aan de zee, de schepen, de zeelieden, de visschers... gelijk anderzijds de liefhebbers van de zee en van schepen reeds heel wat te danken hebben en nog zullen moeten danken aan de cinematografie. Als eenmaal het oogenblik komt, dat de laatste zeilers zullen worden afgetakeld en uit de vaart genomen, — en dat oogenblik zal jammer genoeg komen — dan zullen de zeevaartscholen fragmenten toonen uit de « Bounty » en uit de « Elseneur » om hun leerlingen aanschouwelijk bij te brengen, wat de zeilvaart was in vroegere jaren : de zeilvaart van de ijzeren mannen op de houten schepen.

De Amerikaansche cinematografie belooft thans een film over de New Foundlandvisschers : « De dappere Kapitein ». Wellicht brengen onze transoceanische vrienden ons hier een dokument te meer.

We moeten hier, om de schildering van het milieu en van de types ook terugdenken aan « De Dokken van New York » die merkwaardige film van den in Amerika werkenden Duitscher Jozef von Sternberg, en een van de laatste groote stille films, films, die voor hun artistiek waarde de omzeggens nog uitsluitend aangewezen waren op het beeld. von Sternberg is steeds een meester geweest in beeldvorming en rythme en het zal dan niemand verwonderen te vernemen, dat zijn opwekking van een haven van het treffendste is, wat de film ooit op dat gebied bracht. von Sternberg had ook den moed de zeelieden uit te beelden naar het leven, ruw en bonkig, reuzensterk voor hun vuren als stokers en trimmers, het lichaam halfnaakt, blinkend en zwart; ruw, spontaan en luidruchtig in de kroeg, waar ze na de aankomst fuiven. Er was een diep gevoel van menscheijkheid in deze film, een aangrijpende schoonheid in de uitbeelding van haven, dokken en zeeliedenkroegen en een pakkende natuurlijkheid in de teekening van de personages.

Amerika was het ook, dat het aanging een psychologisch drama te verfilmen, spelend aan boord van een pakketboot

en wel met « De reis zonder Terugkeer » van den fijnvoelenden regisseur Tay Garrett. Een terdoodveroordeelde en een jonge vrouw, lijdend aan een ongeneesbare ziekte ontmoeten elkaar aan boord van een schip. Hij staat onder politiebewaking en reist naar den elektrischen stoel. Zij begeeft zich naar een sanatorium, waar zij haar einde afwachten zal. Voor beiden is het een reis zonder terugkeer. Hun zielen vinden elkaar en een idylle ontstaat, een idylle, waarvan zij het einde voorzien en kennen. Hier is het gegeven uitgewerkt met een derde afmeting : diepte en juist deze psychologische uitdieping geeft de groote waarde aan « De Reis zonder terugkeer ». De Amerikaansche cinematografen zijn zelden dichters. Tay Garrett is een van die uitzonderingen.

Laat ons nog terloops in de Amerikaansche produktie aanstippen « Witte Schaduwen » van W. S. Van Dyke, waarin de poëzie van de natuur naar voren treedt in de geromanceerde dokumentaire over de Zuidzee-eilanden, maar feitelijk valt deze prent niet meer binnen het raam van deze beschouwing.

Een enkelen keer gingen de Amerikanen het ook aan een klucht te plaatsen op een schip en wel met « De Kruisvaart van den Navigator » met Buster Keaton, waarin men een jonggehuwd paartje ziet, alleen aan boord van een pakketboot. Ze koken koffie in reusachtige ketels en het bruidje bereidt de maaltijden in de zeer groote keuken. Buster Keaton « de man met het stalen gelaat », die om niets ter wereld lachen zou laat ook hier het publiek hartelijk en in overvloed lachen.

De scheppers van de teekenfilm hebben ook een zeeman gekozen voor een van hun kluchtige helden : we bedoelen « Poupeye the Sailor ». Poupeye is een geslaagd en populair type, zooals hij loopt met zijn wiegenden gang, zijn kort pipje, dat verhuist van den eenen mondhoeck naar den anderen. Hij verkeert in elk filmpje op zeker oogenblik in nood, onze « Poupeye the Sailor », maar hoe sterk zijn vijand of zijn vijanden ook zijn, onze zeeman slikt een doosje spinazie en dan is hij ze allen te sterk. Door dit geslaagde zeemanstype te kiezen heeft de film een groote schuld aangegaan tegenover de zee en de zeelieden. En laat ons dan ook nog eens denken aan dien eeuwigen wreker van het onrecht, aan dien schreeuwer bij uitstek, aan « Donald, de gans » dat andere type van de teekenfilm. Die doet zich ook nogal eens voor onder de gedaante van een matroosje. Hieruit blijkt, dat de film volstrekt niet blind is voor de types, die de zeevaarders haar leveren kunnen.

Uit de Engelsche filmvoortbrenging wenschen we twee films te onthouden, die verband hebben met de zee. In de eerste plaats « Atlantic » waarin feitelijk de tragische ondergang verteld wordt van de « Titanic ». De Duitscher A. Dupont was regisseur van deze prent, die heel wat opgang maakte. Enkele maanden geleden kwam « De onoverwinbare Armada » uit. Deze film van William K. Howard werd nog niet vertoond in ons land. Zij speelt, zooals de titel vermoeden laat in de XVI^e eeuw en het gegeven is ontleend aan den strijd tusschen Koningin Elisabeth van Engeland en Filips II van Spanje. Men verwijt deze film dat er te veel aandacht besteed werd aan de nevenintrigue en dat bij de vernieling van de « Armada » het studiowerk te duidelijk naar voren treedt. Wij kennen haar op voorhand de hoedanigheid toe te spelen in een buitengewoon belangwekkende periode van de erweld geschiedenis. (1)

IV

En onze eigen produktie? Heeft zij zich nooit beziggehouden met de zee? Natuurlijk heeft ze dat. In 1924 leverde de Antwerpsche tooneelschrijver en journalist Jan De Schuyter een scenario: De Levensstorm. Piet Janssens, Louis Bertrijn, Cauwenberg waren er de vertolkers van en de aktie vond haar verloop in het havenkwartier onder havenmensen. Na enkele voorstellingen stierf deze prent een roemloozen dood. Het volgende jaar maakten Anna en François Frijters, een Antwerpsch echtpaar « Leentje van de Zee », een film, die een al even roemloos einde kende. Dan moeten we wachten tot 1929 om van J. J. Buyse te zien « Diepten van leven, liefde en zee ». Echte visschers treden er in op als figuranten. Van al deze mensen is er geen enkele meer die nog filmt en we noemden deze prenten slechts omdat ze het werk waren van landgenooten. Omstreeks denzelfden tijd pakte de Oostendenaar Henri Storck uit met « Oostendsche Prenten » en een beetje later met « Een Idylle aan het Strand » waarin Raymond Rouleau, een Belg, die thans als regisseur werkzaam is in Frankrijk, debuteerde op het doek. Storck is het filmbedrijf trouw gebleven en heeft zich thans in onze nationale produktie een allereerste plaats weten te verwerven. Deze

(1) « De onoverwinbare Armada » werd ondertusschen vertoond en is voor de groote filmtechniek een ontgoocheling geworden op meer dan een gebied.

eerste prenten van hem zijn te rangschikken onder de afdeeling « balneologie » want het is onder dat oogpunt, dat hij het strand zag. Zoo staan zijn films feitelijk zeer nauw in verband met een zeer bekenden en populairen kant van de zee : het strand- en badleven. Maar Storck zou het hierbij niet laten. Een paar jaren geleden gaf hij een filmer mee met de « Mercator », toen het schoolschip zijn reis deed naar het Paascheiland en deze filmer, John Fernhout, bracht pellikuul mee voor drie uitstekende prenten, opgenomen met de natuurlijk-vriendelijke hulp van kommandant Vandesande en de andere leden van den staf van het opleidingsschip. Deze films heeten « Paascheiland », « Driemaster Mercator » en « Steven naar het Zuiden » en behooren voorzeker tot de zuiverste zeefilms, die werden gemaakt. Zij leerden ons schoolschip en meteen ook onze cinematografie kennen in het buitenland, want in talrijke vreemde steden werden deze films met veel bijval vertoond.

En nog hield Storck niet op, want pas dit jaar verscheen van hem weer een prent gewijd aan de kust en aan de balneologie, thans gemaakt in opdracht van den « Belgisch-Luxemburgschen Dienst voor Toerisme » en gedoopt « Spelingen van Zomer en Licht ». We hebben aan Storck een waardevol cineast, van wien we nog heel wat mooi werk mogen verwachten. Er ligt op zee, in de havens, in de visscherij voor hem nog heel wat werk weggelegd, waartoe hij vroeg of laat mischien wel eens komt. Laat het ons hopen, temeer, omdat hij een van de weinigen is, die de ware opdracht en de ware afmetingen van een Belgische cinematografie begrijpt en kalm maar onverpoosd werkt in de goede richting.

En zou ik een van onze knapste liefhebbers vergeten, met wien ik het genoeg had te reizen aan boord van de « Mercator », nm. Gaston Wijns, hoofd van het fotografisch laboratorium van de geneeskundige fakulteit bij de universiteit te Brussel en cineast in zijn snipperuurtjes ? Met « Croisière » was hij zoo gelukkig een prijs weg te kapen op een filmwedstrijd voor liefhebbers. Deze prent werd opgenomen tijdens een kruisvaart in de Middellandsche Zee en getuigt van een heldere visie, van een treffend vermogen tot resumeeren en van een voldoende technische kennis inzake beeldvorming en voorstelling. Hij maakte ook een filmpje over den dienst van de pakketbooten Oostende-Dover en een over ons opleidingsschip. Misschien trekt ook hem de visscherij wel eens aan.

En daarmee is onze Belgische bijdrage aan films over

zee en havens en schepen overschouwd, met uitzondering van enkele propagandafilms over onze groote havens, en over de Schelde, die hier terloops nog kunnen worden aangestipt.

V

Zoo hebben we zonder eenige vooropgezette rangschikking, of zonder eenig streven naar volledigheid getracht die films te overschouwen, die elementen ontleeden aan de zee, de schepen, de visscherij, het leven van de zeelieden of van de visschers. Er is reeds heel wat, dat ni het belang van de studie van de zee en wat er zich om beweegt en er door leeft niet zou mogen verloren gaan.

En toch...

Er is voor de cinematografie nog een heel braakliggend terrein : waar is de film, die ons het leven toont van een schip, zooals Arthur Van Schendel dat deed in zijn roman « Het Fregatschip Johanna-Maria » waar de film, die ons op pakkende wijze toont hoe het schip ontstaat; waar de film die het leven toont op een kleine werf, zooals er vele zijn, en zooals Herman De Man er pas een beschreef in een roman, waar de film, die ons vertelt over de Oostendsche maatschappij, waar de film, die onze eigen Schelde bezingt met haar verdronken heerlijkheden van Saaftinge, van Nieuwlande, enz. waar de film over de Chinaklipperschepen en over de jaarlijksche graanrace ?

Er zijn onder deze onderwerpen gegevens, die voorzeker aanleiding zouden geven tot films, waarbij ook de derde afmeting, de diepte, de psychologische diepte van zekere gevoelens, van zekere gedachten haar rechten zou bekomen. Er is nog zooveel werk voor ondernemende filmers die iets voelen voor hun vak en tevens voor de zee, voor het schip en voor den zeeman. Honderden gegevens liggen nog voor het grijpen, zoo op dokumentair gebied als op het gebied van de film met dramatische aktie. Wie, onder onze eigen cineasten steekt van wal ?

LA CONSTRUCTION DES MODELES DE BATEAUX EN BELGIQUE.

Par J. DEBECKER,

« Maître » de la Section des Modèles Navigants du M.Y.C. de Bruxelles.

La première section du Congrès International de la Mer de 1936 avait émis le vœu « d'encourager et de susciter la création de nombreux Modèles Yacht Clubs et leur Fédération, et la diffusion de plans et reproductions des unités maritimes et de pêche, anciennes et modernes ».

Nous sommes heureux et fiers de pouvoir dire, en cette honorable assemblée, que ce vœu se réalise.

Plusieurs Model Yacht Clubs sont créés et comptent de nombreux membres.

Parmi les quelques M.Y.C. qui existaient déjà en Belgique avant la guerre, seul celui d'Anvers (fondé en 1905) était resté à la tâche. Celui de Bruxelles fut fondé en octobre 1935. Ostende et Liège ont répondu à l'appel et tous ces clubs sont débordants d'activité. A noter que le M.Y.C. d'Ostende actuel compte quelques membres du Club de cette ville d'avant-guerre.

Grâce à l'initiative de MM. Heydt et Sibeth et à l'adhésion spontanée des groupements existants, la Fédération des Model Yacht Clubs de Belgique est fondée.

Chaque jour nous amène de nouveaux adeptes; des clubs sont sur le point d'être créés dans d'autres villes.

L'activité de ces groupes n'est pas à démontrer.

Au point de vue de la propagande, ils ont participé aux Expositions des Peintres de la Mer, des Sports, de la Santé, de la Navigation à Liège, à la Foire Commerciale de Bruxelles, etc.

Faut-il rappeler la part prise par les membres de nos différents clubs et par des particuliers au Concours du « Bounty » ?

La presse a inséré dans sa rubrique sportive des articles élogieux et illustrés au sujet des régates et des démonstrations qui attirent tant de spectateurs.

S'il en est parmi ces derniers qui sourient au premier abord, ils tombent vite sous le charme devant l'élégance des fins

voiliers ou l'évolution régulière des cruisers à moteur, et deviennent vite des fervents du Model Yachting.

Le public est émerveillé du côté scientifique des réalisations et des compétitions.

A titre documentaire : lors de la Foire Commerciale de 1937, le stand du M.Y.C.B. enrégistra 270 demandes écrites de renseignements divers. Ce chiffre suffit à prouver que le public ne reste pas indifférent à la question.

Néanmoins, notre jeune Fédération a besoin de M.Y.C. nouveaux.

Où doivent-ils se créer ? Partout, mais surtout aux endroits où les choses de la mer sont les moins connues.

Nous devons arriver au même stade au point de vue Model Yachting que le superbe développement pris par la Petite Aviation. Nous devons y intéresser la jeunesse.

Pourquoi ne pas donner, à titre documentaire, dans les établissements d'enseignement, une causerie occasionnelle sur les modèles de bateaux ; causerie agrémentée de projection de films s'y rattachant ?

Pourquoi ne pas jeter les bases de construction au cours de travail manuel ?

Voilà des sujets instructifs et intéressants tant au point de vue récréatif et manuel qu'au point de vue de la vulgarisation des questions maritimes.

Que de joie et d'orgueil pour un jeune constructeur, de voir naviguer aussi parfaitement qu'un grand, le bateau qu'il a eu la satisfaction de construire lui-même ! Quelle merveilleuse source d'émulation et d'enthousiasme le Model Yachting pourrait être pour la jeunesse !

En conséquence, il faudrait créer au sein de tout M.Y.C. une section de juniors qui sous la direction d'un maître, tracerait, débiterait, assemblerait et gréerait leurs modèles.

Des leçons semblables seraient données pour les réductions de moteurs marins.

Viendraient ensuite l'art de la navigation, les règles de courses familiariseraient les jeunes navigateurs à la terminologie et à la science de la marine.

La question la plus délicate est de trouver des « champs d'expérience ».

Les pièces d'eau favorables aux évolutions des modèles à voile ou à moteur sont rares. Celles qui seraient susceptibles de l'être ne sont pas toujours d'accès autorisé.

La Fédération des M.Y.C. de Belgique demande l'appui des pouvoirs publics et espère obtenir de ceux-ci soit l'autorisation de faire usage des pièces d'eau existantes, soit la création de pièces d'eau modèles, organes favorables à sa vitalité et à son extension.

POUR L'INITIATION MARITIME DE L'ESPRIT PUBLIC.

Par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
membre de l'Académie de Marine.

Depuis la guerre, les questions de commerce maritime ont pris graduellement dans la vie des peuples et dans tous les pays, une place bien plus importante que jadis. Cette extension est un corollaire du développement des moyens de communication et de la concurrence internationale qui se produit au point de vue des échanges.

Il semble cependant que bien peu de gouvernements, se rendant compte des nécessités créées par l'âpre lutte qui se livre pour la conquête commerciale des océans ont compris combien un pays pourrait gagner à la vulgarisation de certaines notions maritimes susceptibles de développer parmi les masses des sentiments et des goûts propres à leur inculquer un esprit maritime.

A part peut-être l'Allemagne, la Pologne et l'Italie, aucun gouvernement n'a réussi, par des moyens voulus et préconçus, à éduquer rationnellement les populations administrées. Même les peuples anglo-saxons ont laissé les événements se charger de ce soin. Ne procédant que par entraînement et par à-coups, la nécessité seule fut leur institutrice.

Dans bien des pays — tels que le nôtre — où l'on a fait cependant des sacrifices pour relever et développer matériellement la marine, le côté moral — qui eut logiquement dû précéder et accompagner les efforts pécuniaires — restait presque toujours en friche.

Les masses qui reflètent si facilement les impressions acquises sont donc restées amorphes parce qu'on n'a pas saisi la corrélation forcée qui lie l'éducation maritime d'une nation à l'expansion de sa marine.

Si les gouvernements avaient dépensé pour instruire le public, aussi bien par la presse et par la parole que par des leçons de choses (visites des ports, navires, etc.), seulement une minime partie des soins ingénieux qu'on prend dans les affaires pour tenter les clients, nul doute que les effets ne

fussent analogues et les résultats généraux immenses pour l'avenir envisagé.

C'est précisément ce qui fut essayé avec succès en Allemagne. Et, bien que ce ne soit là qu'une ébauche, il n'est pas moins certain que ces efforts ont rendu au centuple, pour la nation allemande, ce qui fut tenté dans ce sens.

Si la première ligue maritime naquit en Angleterre, c'est par contre en Allemagne, en Pologne et en Italie que ce genre d'association de propagande donna toute sa mesure et porta tous ses fruits. Dans les autres pays, ces ligues ne fournirent que de faibles améliorations. Par contre, les ligues allemandes et polonaises accomplirent une véritable révolution dans l'esprit terrien de ces deux pays.

Au lendemain de nouveaux efforts qui viennent d'être tentés pour essayer de relever notre marine marchande, il nous semble intéressant de rechercher par quels moyens l'Allemagne et la Pologne surent créer en toutes pièces un véritable esprit maritime et de savoir quels sont les points faibles qui empêchèrent les autres nations d'arriver à des résultats similaires.

Certes, par ses exemples, le chef de l'Etat peut, dans presque tous les pays, arriver à certains résultats tangibles.

Mais l'exemple et l'influence des personnalités les plus élevées ne sauraient suffire à tout. Leur action personnelle a besoin d'être renforcée par des mesures générales d'instruction. Une éducation à faire dans ce domaine comporte nécessairement un programme de matières à assimiler par le grand public.

Cette initiation et cette éducation élémentaires peuvent être conduites d'une manière plus ou moins dispendieuses. Certes, la lecture, l'image, la parole sont des facteurs puissants. Mais comme de semblables moyens d'action ne peuvent être mis en œuvre sans de notables débours, tout gouvernement désireux de vulgariser les connaissances dont nous parlons doit, soit directement, soit indirectement, favoriser les instruments de propagande qui existent déjà.

Croît-on que, si en Belgique la Ligue Maritime avait été, à ses débuts, soutenue en haut lieu avec la même énergie qu'en Allemagne et qu'en Pologne — ce qui lui aurait permis de mettre en œuvre les mêmes moyens d'action que ses sœurs — les résultats n'eussent pas été autrement décisifs ?

Croît-on que si, avant-guerre, l'empereur Guillaume parvint,

malgré la mauvaise volonté du Parlement de ce pays, à obtenir de larges augmentations de subsides pour développer les flottes de commerce et de guerre, il ne dut pas ces succès aux moyens ingénieux de vulgarisation dont il s'était servi? Grâce à la Ligue Maritime Allemande, forte de son million de membres, les députés ne purent résister à l'irrésistible mouvement de pression que l'on vit surgir là-bas.

Mais, quelque puissante que puisse devenir une association sans but lucratif, même lorsque les pouvoirs publics la soutiennent, les résultats ne pourront jamais être comparables à ceux qu'on obtiendrait sur les jeunes générations si l'on voulait, dans les écoles primaires et les collèges, faire une place à des notions maritimes élémentaires.

Nous nous rappelons que jadis, au Conseil Communal d'Anvers, feu Frans Gittens — qui avait été agent maritime — développa une proposition en ce sens et qu'il eut l'oreille de l'assemblée. Mais le projet de Gittens resta, comme tant d'autres, dans les cartons administratifs.

Il ne s'agirait nullement — la chose est évidente — de créer des cours techniques, sans aucune utilité pour des jeunes gens auxquels la carrière maritime ne peut ouvrir que des débouchés restreints, ni de susciter des vocations superflues. Mais l'histoire, la statistique et l'économie maritime, envisagée dans leurs grandes lignes, sont des choses susceptibles de former une mentalité adéquate.

L'influence que pourrait avoir sur l'esprit public — et en particulier sur la jeunesse — l'analyse critique, ou même la simple lecture de certains livres, nous paraît considérable. Pour citer un exemple, nous ne doutons point qu'un ouvrage comme *The Influence of sea power*, écrit jadis par W. O. Stevens et A. Wescott (dont le Commandant A. Coignet vient de donner chez Payot à Paris une excellente traduction française) ne soit de nature à éveiller l'agissante curiosité des jeunes générations. Et puisque nous sommes dans ce domaine, osons exprimer le vœu que cette histoire de la puissance maritime de l'antiquité à nos jours devienne le livre de chevet de tous les propagandistes maritimes.

Des leçons élémentaires sur l'influence exercée par le pavillon sur le commerce national et des aperçus mettant en lumière l'importance de la construction navale dans l'économie générale du pays présenteraient, pensons-nous, la plus grande utilité. A notre sens, il conviendrait de généraliser les cours de vulgarisation nautique instaurés par l'Université Populaire

(Hooger Onderwijs voor het Volk) d'Anvers, cours qui trouvent dans cette ville des auditoires fort attentifs.

Enfin nous ne doutons pas que la construction de modèles dans les écoles moyennes — où le programme scolaire réserve hebdomadairement quelques heures aux travaux manuels des élèves — laisserait dans l'esprit de ceux-ci d'inoubliables réflexes favorables au développement de leur maturité maritime.

Il ne saurait entrer dans le cadre de ce rapide aperçu de fournir autre chose que quelques indications venant à l'appui de la thèse invoquée. L'élaboration d'un programme rationnel demanderait de bien plus amples réflexions. Brièvement, nous avons voulu simplement montrer combien un puissant levier moral fut jusqu'ici négligé et aussi indiquer certains moyens de le faire agir sans trop de complication. L'exemple des résultats obtenus dans d'autres pays permet de préjuger ce qui pourrait être tenté dans la voie que nous venons d'indiquer.

Verslag der Zittingen

Compte-rendu des Séances

SEANCE DU SAMEDI 17 JUILLET.

La séance est ouverte sous la présidence de M. Ch. Hervy-Cousin, assisté de MM. M. Alexander, vice-président, et K. Vranckx, secrétaire.

Le Président souhaite la bienvenue aux congressistes, et fait ressortir la nécessité absolue d'une propagande maritime si nous voulons arriver à créer une mentalité maritime dans le pays.

Il se plaît à constater que l'idée fondamentale de tous les rapports est identique, elle vise surtout l'enseignement, tant primaire que moyen et supérieur; tant l'enseignement de spécialisation que l'enseignement populaire.

En dehors des rapports déposés, et figurant à l'ordre du jour, les orateurs suivants se sont joints à la section et y ont présenté des rapports du plus haut intérêt. Citons M. Dauwe, ingénieur des Chantiers Cockerill, M. De Pauw, de l'Administration de la Marine, M. Vranckx, secrétaire de l'Académie de Marine, M. Sacré, rédacteur du « Laatste Nieuws » et M. Fridt, président de la 7^e section du présent congrès et M. Bonnet, administrateur-inspecteur général des Services de l'Escaut.

Le président donne la parole aux divers rapporteurs.

M. DE BECKER, traite

La construction de modèles de bateaux en Belgique

émettant l'opinion que la construction de modèles devrait être encouragée dans les écoles.

Heer DE PAUW neemt vervolgens het woord en doet opmerken dat vorig jaar in een verslag ingedient door den Heer Ing. Jos. Sioen den wensch uitgedrukt wer dat het zee-wezen schoolreizen naar Engeland inrichten zou.

Spreker doet opmerken dat deze schoolreizen bestaan, en

drukt den wensch uit dat het huidig congres akte zou willen nemen van deze terechtwijzing.

M. Albert DE BURBURE présente un rapport intitulé

Pour l'initiation maritime de l'esprit public

où une nouvelle fois l'importance de l'enseignement est préconisé.

La séance est suspendue à 12 1/4 heures et reprise à 15 heures.

M. l'ing. R. DAUWE présente ensuite son rapport sur

L'almanach illustré de la Marine belge,

rapport qui une fois de plus met en lumière l'idée de l'enseignement occasionnel, mais qui grâce à sa forme entrerait cette fois-ci au sein même des familles.

Le R. P. DE CLEYN donne ensuite lecture de son rapport sur

La propagande par l'enseignement.

Il montre les grandes lacunes existant dans les programmes en général, mais surtout dans l'enseignement commercial supérieur.

Heer K. VRANCKX geeft lezing van een verslag

Voor een nationaal zeevaartkundig museum

en doet den opvoedende rol uitschijnen welke dergelijke instelling kan vervullen.

Den Heer SACRE spreekt ten slotte over

Film en de zee

en doet de propagandistische waarde van den film op den voorgrond treden.

Alle lezingen werden gevolgd door grondige besprekingen en het uitdrukken van wenschen.

La séance est levée à 17 heures.

SEANCE DU DIMANCHE 18 JUILLET.

La séance est ouverte à 10.15 heures.

M. FRIDT fait ressortir l'utilité du yachting sous toutes ses formes au point de vue éducation et propagande maritime. Il exprime ensuite un vœu qui a été admis par la section.

Après cette communication, la séance est consacrée à la discussion et à la coordination des divers vœux émis.

Le Président remercie les personnes qui ont suivi les travaux de la section et félicite les rapporteurs de leur utile collaboration à l'œuvre si importante de la propagande maritime en vue de créer en Belgique une mentalité maritime.

La séance est levée à 11.15 heures.

Le secrétaire,
K. VRANCKX.

Wenschen

Vœux

Le Congrès de la Mer 1937 statuant à l'unanimité signale au Ministère de l'Instruction publique l'absence dans les programmes d'études à tous les degrés de l'enseignement, des questions qui ont rapport à la mer. Il ne s'agit pas en ce moment d'ajouter des cours nouveaux; mais en attendant que la suppression de matières moins importantes laisse une place aux connaissances maritimes, il est à conseiller que les instituteurs et les professeurs profitent des occasions au cours de leur enseignement pour initier les jeunes gens à ces connaissances dont l'importance n'est plus à démontrer.

2. Emet le vœu que dans le programme de l'examen-concours des futurs consuls, une place soit réservée aux questions qui se rapportent au commerce maritime.

3. Regrette que le diplôme de Candidat en Sciences commerciales soit accordé après deux années d'études sans que les récipiendaires aient été initiés aux connaissances maritimes.

Exprime le vœu de voir considérer le yachting à voile et à moteur ainsi que l'aviron et le canoë comme des auxiliaires précieux de la propagande maritime; de voir en conséquence les écoles et universités donner plus d'appui aux sports nautiques dans ce but et dans celui d'assurer aux étudiants des conceptions plus sportives ainsi qu'un caractère trempé, le sens des responsabilités et l'esprit de décision.

Het Congres stelt met voldoening vast dat er schoolreizen naar Engeland worden ingericht aan boord der Staatspaketbooten, dat studenten, leeraars en ambtenaren in de mogelijkheid worden gesteld met passagier- en koopvaardischepen mede te varen.

Drukt den wenscht uit dat deze studiereizen uitgebreid worden op de Schelde en aan de Kust ten einde de bebakening, beboeing, stroomingen, en al de moeilijkheden der

scheepvaart vast te stellen, zij zullen op deze reis begeleid zijn door personen, in staat zijnde ware en technische inlichtingen te verstrekken.

Dat aan deze propaganda voor de jeugd meer ruchtbaarheid zou gegeven worden in de pers, onderwijsgestichten enz.

Doet beroep op de openbare diensten om tot uitvoering dezer wenschen over te gaan.

Met het oog op de vulgarisatie der scheepvaartgedachte drukt het Congres den wensch uit de Antwerpen een Nationaal Zeevaartkundig Muzeum te zien oprichten, alwaar het publiek zich, door eene reeks gezichtsindrukken logisch en rationeel voorgesteld, ten volle rekenschap zou kunnen geven van de evolutie der scheepvaarttechniek.

Dat vereenigingen en particulieren die zich met het bouwen van modellen onledig houden, zich onverwijld met de technische afdeling der Akademie van Marine zouden in verbinding stellen, om het bouwen onder technische en wetenschappelijk toezicht van een reeks modellen.

Dat het privaat initiatief een studiecommissie tot stand brenge welke de openbare opinie in deze zaken voorlichten zou, onderhandelingen tusschen de belanghebbenden groepen uitlokken, en verder op private hulpmiddelen beroep zou doen om tot den bouw en oprichten van het Muzeum te kunnen overgaan.

Le Congrès National de la Mer réuni à Anvers les 17, 18 et 19 juillet 1937, émet le vœu que l'Administration de la Marine en collaboration avec la Ligue Maritime Belge et l'Académie de Marine, fasse paraître en nos deux langues nationales l'Almanach illustré de la Marine Belge, dont la vente serait faite par les élèves de nos écoles au profit des œuvres de la mer.

Le Congrès de la Mer 1937 émet les vœux suivants :

1. de voir se créer dans les M.Y.C. existants une section de juniors qui s'occuperait de la construction et de la navigation des modèles de tous types à voile et à moteur.

2. de créer un modèle simple, dont la construction pourrait être réalisée, soit pendant les cours de travaux manuels, soit pendant les heures de récréation de la jeunesse.

3. d'engager le personnel enseignant à s'initier aux choses de la mer, d'introduire dans le programme des écoles normales un cours de notions maritimes de façon que les professeurs et instituteurs puissent à toute occasion au cours de leur carrière donner à leurs élèves des renseignements et des clartés sur les question maritimes.

4. d'insister auprès des pouvoirs publics pour que ceux-ci favorisent les autorisations, les aménagements, voir même la création des pièces d'eau susceptibles d'être utilisées par le M.Y.C.

De eerste afdeeling van het Kongres van de Zee overwegend het belang van de film bij de verspreiding van de zeevaart gedachte zoo in de onderwijsinstellingen als onder het groote publiek omdat de film inderdaad duizenden en duizenden bereiken kan,

drukt den wensch, dat :

het Beheer van het Zeewezen het werk behartigen zou, op alle mogelijke manieren, van de Belgische filmers, die zich aangetrokken voelen tot de zee, de zeevaart of de visscherij;

het Beheer van zeewezen, daar waar de gelegenheid zich daartoe voordoet Belgische filmers of filmrters wonend en werkend in ons land zelf aan het werk zetten zou;

bij het volgende Congres von de Zee eene belangrijke plaats zou ingeruimd worden aan de film, in dien zin, dat de leiders van het Congres zouden verstaan met de belangrijkste cinemahouders van de stad waar het congres zal gehouden wworden, om tijdens de zeevaartweek eigen, en ook vreemde films betrekking hebbenden op de zee, de zeevaart en de visscherij te vertoonen.

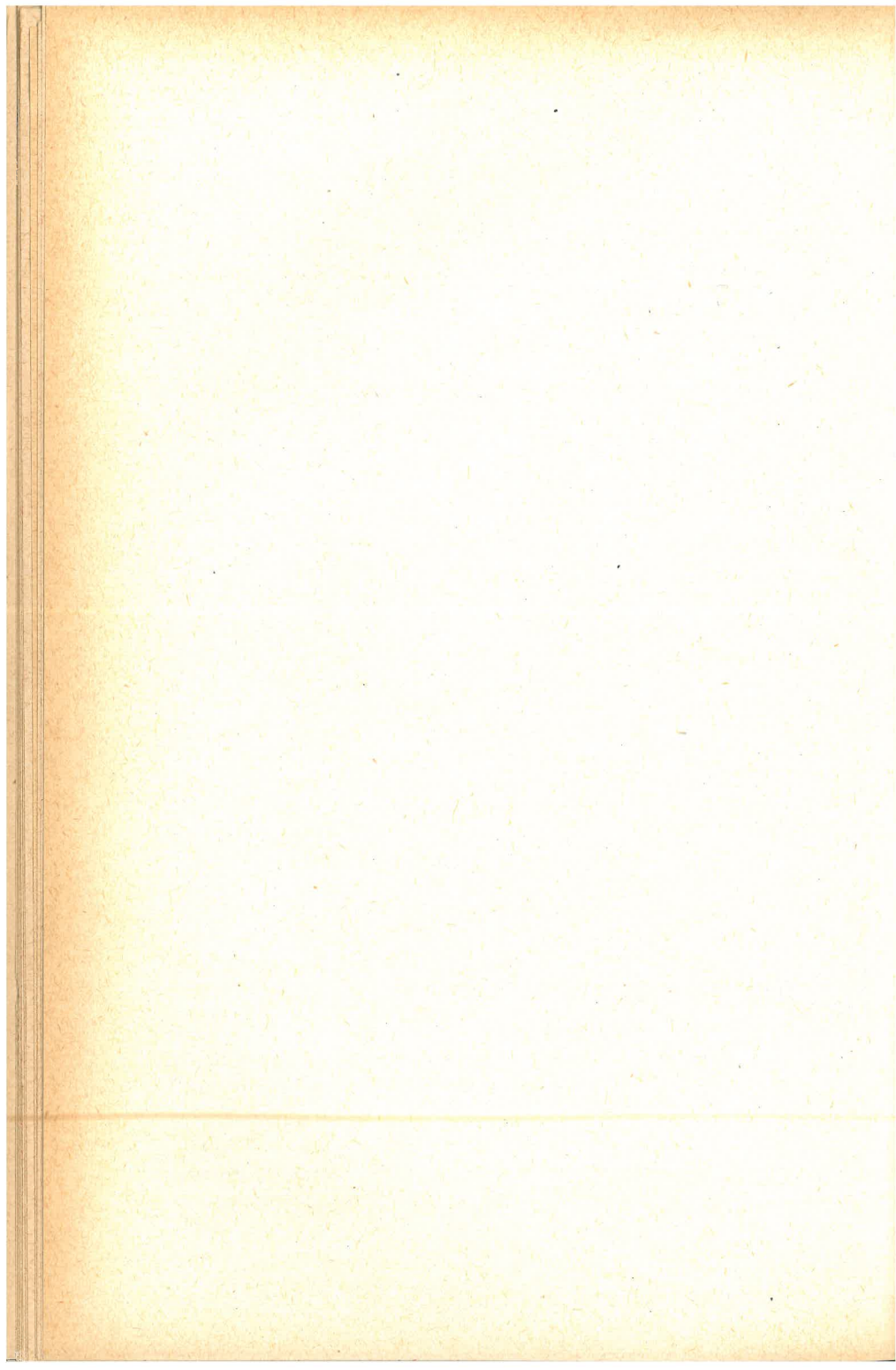
Le Congrès de la Mer considérant la valeur de la cinématographie comme élément de propagande pour l'idée maritime, aussi bien dans les instituts d'enseignement que parmi le grand public, par le fait que le film est à même de toucher des milliers et des milliers de personnes,

exprime le vœu :

que l'Administration de la Marine encourage par tous les moyens propres à ce sujet le travail des cinéastes belges qui se sentiraient intéressés par la mer, la vie maritime ou la pêche;

que l'Administration de la Marine mette elle-même à l'œuvre, là où l'occasion se présenterait, les cinéastes belges, résidant ou travaillant en Belgique;

que le prochain Congrès National de la Mer réserve une plus grande place à l'élément cinématographique, en ce sens, que le bureau du Congrès se mette en rapport avec les exploitants de la ville où le prochain Congrès se tiendra, pour que, pendant la semaine maritime, soient présentés, dans les salles de cinéma les plus importantes, des films belges, mais aussi étrangers, se rapportant à la mer, la vie maritime ou la pêche.



TWEEDE AFDEELING.

Handel van de Zeeprodukten Wetgeving - Sociale economie

BUREEL.

Voorzitter :

- HH. DEZUTTERE, Secretaris
van den Hoogen Zeevissche-
rijraad, Brugge.

Ondervoorzitters :

BAUWENS, Voorzitter van
de « Reedersvereniging ter
Visscherij » Oostende.

WILLEMS, Voorzitter van
« De Vereenigde Visch-
handelaars te Oostende »,
Oostende.

Secretaris :

SIOEN, Ingenieur, Brugge.

VERSLAGEN.

Verslag der Zittingen.

WENSCHEN.

DEUXIEME SECTION.

Commerce des Produits de la Mer - Législation - Economie sociale

BUREAU.

Président :

- MM. DEZUTTERE, Secrétaire du
Conseil Supérieur de la
Pêche Maritime, Bruges.

Vice-Présidents :

BAUWENS, Président de
l'Union des Armateurs à la
Pêche, Ostende.

WILLEMS, Président de
l'Union des Négociants en
Poisson, Ostende.

Secrétaire :

SIOEN, Ingénieur, Bruges.

RAPPORTS.

Compte-rendu des séances.

VŒUX.

HET VISCHVERBRUIK IN HET BELGISCH LEGER.

Door J. VAN ACKER.

Kolonel-Intendant der 2^e Legeromschrijving, te Antwerpen,
Afgewaardigde van het Ministerie van Landsverdediging.

Alvorens werkelijk den grond der zaak te behandelen, vind ik het raadzaam, eenige voorafgaande inlichtingen te geven.

Militairen met soldij hebben recht op een eetwarenrantsoen, voor elken dag waarop zij de gewone soldij trekken.

Dit rantsoen bestaat namelijk uit 300 gr. vleesch, brood en een zekere som geld, door den Staat verleend, voor den aankoop van aardappelen, groenten, koffie, specerijen, enz.

Het is insgelijks voorzien dat men verplicht is dit rantsoen te ontvangen, in overeenstemming met de wezenlijke sterkte aan manschappen; de waarde van een zeker getal rantsoenen, waarvan het verbruik niet te voorzien is, op de Zondagen b.v., mag in geldwaarde ontvangen worden, ingevolge een tarief, dat alle drie maanden opgesteld wordt. Het is wat men noemt « rantsoenen uitsparen ».

De reglementen laten b. v. toe, geheel of gedeeltelijk het rantsoen vleesch uit te sparen, en in de plaats hetzij eieren, hetzij visch, kaas, enz. te geven.

Deze eetwarenvervinging moet gebeuren volgens de gegevens eener tabel, die gesteund is op de voedingswaarde in bruikbare calorïen van de gekozen eetwaar en moet stipt in acht genomen worden.

Een andere belangrijke aanmerking in het vervangen van de eetwaren is deze in verband met den prijs der gekozen eetwaar, die, door den band, de waarde van het vervangen vleesch niet mag overschrijden. De te kostelijke eetwaren, b. v. de fijne vischsoorten, zijn hierom ter vervanging uitgesloten.

De waarde van het rantsoen 300 gr. vleesch werd voor het 2^{de} kwartaal 1937 op fr. 1.82 vastgesteld, dit is 91 centiemen het half rantsoen. Deze som moet volgens de tabel waarvan wij zooeven spraken, in geval van visch- in de plaats van vleeschverbruik, toelaten ongeveer de volgende hoeveelheden vervangende eetwaren te koopen :

koolvisch, schar, wijting:	300 gr. + 20 gr. boter;
makreel	: 125 gr. + 20 gr. boter;
aberdään	: 150 gr. + 20 gr. boter.

Dit laat slechts toe de visch ten hoogste 3 tot 4 fr. per kg. te betalen.

Het voorstel « visch in de voeding van den soldaat » aan te wenden werd reeds in aanmerking genomen, eenige jaren vóór den oorlog.

Het feit, dat dit voorstel niet erg door de soldaten op prijs gesteld werd, denk ik aan de volgende redenen te mogen toeschrijven :

1^o Men had op een te grooten voet gehandeld. Zekere dagen werd het gansch rantsoen vleesch, en voor geheel het regiment, door visch vervangen. Het gevolg daarvan was dat er op deze dagen een groote hoeveelheid visch te bereiden was en, om het doel te bereiken, ware het noodig geweest zich van kostelijke instellingen te voorzien, die men niet bezat en die maar van tijd tot tijd zouden dienen;

2^o Het bereiden van de visch werd verzekerd door koks, die dikwijls van deze bijzonderheid weinig of geen ondervinding hadden.

De proeven werden na den oorlog hernomen, gedurende den winter van 1921-22. De aandacht werd toen gevestigd op het feit dat het gebruik van visch in de voeding van den soldaat hoogst wenschelijk is; dat het vooral een weldoende afwisseling in de voeding brengt en dat het openbaar belang er door gediend wordt, met belangrijke klanten aan onze jonge Belgische zeevischondernemingen te verschaffen.

Vijf regimenten werden aangeduid om éénmaal per week visch te verbruiken, in vervanging van een half rantsoen vleesch.

Deze proeven schijnen te dien tijde goed geslaagd te zijn. De algemeene bestellings- en ontvangstvoorwaarden waren stipt aangeduid als volgt :

De leverancier moest zich verplichten eerlijk een versche, gezonde en van eerste kwaliteit koopwaar te leveren. De visch moest van den kop ontdaan zijn, de buikholte geledigd en gereinigd, door den leverancier in de keuken der kazernen. De visch moest uitsluitend van Belgische visschers afkomstig zijn; ieder levering moest vergezeld zijn van een verklaring

van den bestuurder der vischmijn vanwaar de visch afkomstig was, en melden dat de gezegde visch door Belgische visschers verkocht werd. De officier-bestuurder verwittigde den leverancier acht dagen op voorhand, op welken dag hij moest leveren, welke hoeveelheden hij moest bestellen en op welke plaats deze moesten afgeleverd worden. De visch was te bestellen vóór den middag, indien zij denzelfden avond verbruikt moest worden. Indien de koopwaar voor het middagmaal bestemd was, moest de bestelling den dag te voren vóór 16 uur plaats hebben. Het in ontvangst nemen werd verzekerd door den officier van wacht, den geneesheer, van dienst en den beheerder der huishouding, die zonder beroep mochten beslissen over het aannemen of verwerpen van geheel of van een deel der bestelling. De leverancier mocht bij de beraadslaging aanwezig zijn of zich laten vertegenwoordigen, zonder nochtans er aan deel te nemen. De leverancier moest een geldelijken borgtocht in de kas der huishouding storten, 1/10 beloopende van vermoedelijke maandelijksche bestellingen.

In 1928, werd een onderzoek over het vischverbruik in het leger ingesteld. Na overzicht der tachtig verslagen die aangaande dit onderwerp ingeleverd werden, kon men besta-
tigen dat in 61 korpsen en korpsafdeelingen, hetzij de 3/4 der geraadpleegde gemeenschappen, het invoeren van het vischverbruik in de voedingswijze, zeer goed gelukt was.

Deze voortreffelijke uitslag was de belooning der pogingen van diegenen, welke aan het welgelukken dezer nieuwigheid hadden medegewerkt.

Zoo meldt een ministerieele brief van dien tijd het volgende :

« Overtuigd dat, door een stelsel van volledige vrijheid,
» de bijval alleen kan vergrooten, en rekening houdende met
» de verscheidene omstandigheden die het opdringen van
» dit stelsel zouden kunnen hinderen, heb ik de eer U te
» melden dat het verbruik van visch vrij gelaten wordt. »

In 1932 werd een nieuw onderzoek door den Minister van Landsverdediging ingesteld, met het doel verslag over de uitslagen der meer vrije regeling van 1928 uit te brengen.

Dit onderzoek breidde zich uit over 144 gemeenschappen.

Verbruikten verse zeevisch : 109 huishoudingen. Verbruikten er geen : 35.

Onder de 109 verbruikers waren er 32 gemeenschappen die geen groote voorstanders van visch waren en er liever geen meer hadden. Er bleven dus 77 liefhebbers op de 144 gemeenschappen van verbruikers.

Welke waren, naar hun eigen verklaringen, de redenen waarom de 35 huishoudingen, hierboven vermeld, geen zeevisch wenschten te verbruiken ?

Ziehier :

1° Men eet niet gaarne visch of men wenscht ze niet (men verlangt liever eieren of vischkonserven).

2° De huishouding is niet talrijk genoeg om vischaankopen te doen aan een voordeeligen prijs. Hier valt op te merken dat, benevens de huishoudingen van gansche regimenten die meer dan 1,000 deelnemers tellen, er gemeenschappen bestaan van 5 of 6 deelnemers, de legerdepôts b. v.

3° De boter, noodig om visch te bereiden, is te duur. Wij hebben hooger gezien dat het rantsoen maar 91 centiemen mag kosten, laat ons zeggen 1 fr. (visch + saus).

4° Het bakken moet te vroeg beginnen en de visch is koud op het oogenblik dat zij opgediend wordt (dit voor de groote gemeenschappen).

5° De afstand tusschen de keukens en de eetzaal is zóó groot dat de visch koud op tafel komt. Inderdaad, in de kazernen leeft iedere compagnie op zichzelf, vereenigd met al hare lokalen, de eetplaats inbegrepen.

6° Enkelen stippen vervoermoeilijkheden aan (Elsenborn).

7° Anderen melden dat ze de noodige instellingen niet bezitten.

8° De vischeetmalen zijn niet voedzaam genoeg, voor mannen die zwaren arbeid moeten verrichten en die gedurig in open lucht zijn.

9° Anderen geven min bewijskrachtige redenen op zooals :

» Eten liever rollmops !

» Hebben visch niet gevraagd !

» De buitenlieden weigeren systematisch visch. »

Eindelijk werd, onlangs nog, een onderzoek ingesteld bij de voornaamste korpsen : 98 huishoudingen, hetzij 47 troepen en 51 onder-officierenhuishoudingen, werden geraadpleegd.

De uitslagen van dit onderzoek zullen afzonderlijk nagegaan worden. De toestand dezer twee categoriën van gemeenschappen is dezelfde niet. De huishoudingen van onder-officieren tellen veel min deelnemers, hebben meer inkomsten, kunnen bijgevolg fijner visch koopen en een grootere som aan de bereiding besteden.

A) Huishoudingen van den troep : 47.

Hebben versche visch gebruikt : 20.

Hebben er geen gebruikt : 24.

B) Huishoudingen van onderofficieren : 51.

Hebben versche visch gebruikt : 43.

Hebben er geen gebruikt : 8.

De huishoudingen van onderofficieren, die geen visch verbruiken, geven hiervoor altijd deze enkele reden op : « zij eten niet gaarne visch en zouden liever iets anders hebben ! »

Om geen visch te moeten verbruiken, geven de huishoudingen van de troepen bijna altijd dezelfde redenen op als die van 1932.

Laat ons die redenen nader onderzoeken :

1° Zekere mannen eten niet gaarne visch.

Het is waar. Het schijnt zelfs dat er in zekere sociale middens van het land een niet te verrechtvaardigen vooroordeel bestaat tegen het verbruik van visch en namelijk op den buiten. Dit verbruik is niet genoeg verspreid in zekere deelen van het land. Welnu, vergeten wij het niet, de meerderheid onzer soldaten bestaat uit buitenlieden. De korte militaire diensttijd laat niet toe den persoonlijken smaak der verbruikers te wijzigen. Het is een zaak van opvoeding en propaganda, die zich vóór den militairen dienst plaatst.

2° Visch is te kostelijk !

Als men rekening houdt met den tegenwoordigen maximumprijs van 1 fr. per rantsoen van 300 gr. visch aan den troep verleend, schijnt het alleen mogelijk wijting, kabeljauw, koolvisch en pladijs in aanmerking te nemen, somtijds, maar zelden, zeepaling, makreel, zonnevisch en haring in het seizoen.

Het is volstrekt noodzakelijk, indien men visch aan het leger wil leveren, dat zij goedkoop weze en dat, in geen enkel geval, de vischbereiding meer zou kosten dan het vervangen vleesch.

3° De vischeetmalen zijn niet voedzaam genoeg !

Er blijkt, uit het onderzoek der lijsten, die de scheidekundige samenstelling van visch opgeven, dat in het algemeen deze, behalve haring, arm is aan vetstoffen en koolhydraten. Daaruit volgt dat, indien men met visch een goed werkrantsoen wil maken — (een volledig voedsel) — men er een zekere hoeveelheid vetstof, onder den vorm van saus, moet bijvoegen (dier- of plantenboter, gesmolten vet, olie).

Er valt hier op te merken dat, bij personen die gaarne visch eten of zelfs ze gebeurlijk verdragen, het waarschijnlijk is dat het coëfficiënt van verteerbaarheid van dit voedsel, gelijk is aan dit van ossenvleesch.

Best zal men de visch aanzien als een aanvullend voedsel van ossenvleesch. Er valt bovendien in acht te nemen, dat de keukenafval van visch tamelijk belangrijk is. Dit is een punt dat men niet uit het oog mag verliezen, als men vleesch door visch vervangt.

Terloops weze het gezegd dat de zeelieden, die vooral visch eten, nochtans gezond en kloek zijn.

Er hoeft ook gezegd, dat als er visch opgediend wordt, het eetmaal doorgaans geen groenten bevat. De soldaat klaagt dat hij een gevoel van « leegheid » ondervindt. Men moet daar waarschijnlijk uit afleiden, dat de omvang van het volledig vischmaal, dat hem toegediend werd, niet voldoende was en dat het zou aangewezen zijn zulk een eetmaal te volledigen door b. v. een spijs van meelachtigen aard.

4° De keukeninstellingen laten over het algemeen geen goede vischbereiding toe.

Visch wordt niet zooals vleesch behandeld en haar bereiding verwerkt bijzondere en aanhoudende reuken, die men volstrekt moet vermijden aan andere spijzen mee te deelen.

Het bereiden van visch vergt, als men het in het groot doet, zooals het geschiedt bij het leger, om wel te zijn, een bijzonder keukenlokaal en dito keukengerief.

De schikking van de plaats hangt natuurlijk af van omstandigheden, die van de eene kazerne tot de andere kunnen verschillen.

Wat het materiaal betreft, schijnt het dus noodig, inlichtingen in te winnen over de voorwerpen die het best passen om in groote gemeenschappen, met spoed, smakelijk visch te kunnen bereiden en ze warm te behouden tot het uur van

verbruik. In vele gevallen, zal men met een tamelijk eenvoudig materiaal, reeds voldoende uitslagen kunnen bereiken; doch het is aangewezen dit materiaal slechts voor visch te gebruiken. Met moderne instellingen zal men natuurlijk meer doelmatig kunnen werken.

In deze richting valt er iets te doen.

Wat het leger aangaat, waar altijd een groot aantal manschappen te bedienen zijn, is het wenschelijk, volgens mij, alleen gebakken of gestoofde visch op te dienen (in den oven of in bakolie). Gekookte visch past beter bij zekere huishoudingen van onderofficieren, met weinig manschappen, die meer inkomsten hebben, welke het aankopen van fijnere vischsoorten toelaten.

Visch bevalt of bevalt niet; zij wordt goed of slecht verteerd, naarmate zij goed of slecht bereid en opgediend wordt. De bereider een ervaren kok zij, die bijzonder geleerd heeft visch te bakken en die met dit doel een technisch onderricht ontvangen heeft.

5° Visch komt koud op tafel.

Het bereiden van visch is niet alles; daar is ook nog de manier van ze op te dienen. Visch behoort zonder twijfel tot die spijssoorten die men warm moet opdienen, zoowel de eetwaar zelf als de saus. Zooals een bijzonder lokaal en speciaal keukentuig noodig zijn om visch te bereiden, evenzoo moet er een bijzonder materiaal bij de hand zijn om ze warm te houden en om ze aldus aan den verbruiker op te dienen. Dit is heel belangrijk en stelt een groote moeilijkheid daar voor de huishoudingen der kazernen. Het schijnt mij nochtans oplosbaar met behulp van toegevoegd materiaal, snelle bediening in de refters en, waar het mogelijk is, de refters aan te leggen in de nabijheid der keukens.

In zekere bijzondere gevallen — b. v. gedurende de warmte — mag men uitzonderlijk koude visch met mayonnaise opdienen, ofwel een haring of een rollmops met boonen; maar in het algemeen zal men warme visch verkiezen, die men overigens met meer smaak zal eten en die gemakkelijker verteert dan koude.

6° Het verdeelen in rantsoenen is te moeilijk !

Dit ongemak wordt vastgesteld als het getal manschappen te groot is, of als men ongepaste of gekookte visch aan den

troep opdiert. Het is dus wenschelijk alleen gebakken of gestoofde visch te bereiden en een gepaste soort te kiezen.

Uit oogpunt van voedzaamheid, heeft gebakken visch hogere voedzame hoedanigheden dan gekookte, die gedurende het koken in het water een deel van zijn oplosbare stoffen verliest, stoffen welke ze smakelijk maken en de spijsvertering vergemakkelijken.

Sommige korpsen hebben visch gekocht in rantsoenen, die op voorhand door den leverancier verdeeld waren. Het schijnt dat dit niet aan te raden is, ingezien de moeilijkheid, die schuilt in het zich te vergewissen van de hoedanigheid der koopwaar. Dit laatste schijnt ook den prijs van de aldus geleverde visch te kunnen verhoogen.

7° Zekere korpsen hebben geklaagd over **de moeilijkheid van visch te bewaren.**

Deze klacht wijst op de noodzakelijkheid een geschikt lokaal en zooveel mogelijk een degelijke ijskas of ijsbak te bezitten, en tevens op de noodzakelijkheid, dat er in geen geval nalatigheid vanwege den leverancier of vervoerder mag bestaan, en dat er voor een gepaste organisatie moet gezorgd worden bij de ontvangst in de kazerne.

De maatregelen die moeten getroffen worden, kan men als volgt bepalen :

Voor den leverancier, opsturen van volkomen versehe visch met de noodige inpakkingen; voor den vervoerder, gebruik van koelwagens en bestelling der koopwaar in een minimum van tijd; voor den bestemmeling, snelle behandeling bij het ontvangen en bewaren der bakken of manden in een frische en drooge plaats of in een ijskamer.

Voor de troepenkorpsen met veel manschappen schijnt het wenschelijk, ingezien de hierboven vermelde moeilijkheden, zich tevreden te stellen, ten minste in de huidige omstandigheden, met het bereiden van visch voor een beperkt getal manschappen, 300 b. v. De anderen zouden dan vleesch krijgen. Twee of drie uitdeelingen van visch zouden op die manier wekelijks kunnen gedaan worden, zoodat iedereen alle weken of alle twee weken visch zou krijgen.

De hierboven vermelde opmerkingen kunnen samengevat worden in de volgende wenschen :

1^o Goedkoope visch, anders geen bestelling aan het leger.

2^o Inpakking en vervoer in de vereischte voorwaarden.

Ik haast mij er bij te voegen dat, in de meeste gevallen, die wensch voldaan werd.

3^o Zekere korpsen bezitten een ijskamer. Het ware hoogst wenschelijk dit bewaringsmiddel algemeen te maken, en er voor de visch een specialen ijsbak bij te voorzien.

4^o Het onderricht der koks, hun leeren visch bereiden. Hier zou veel hunnen gedaan worden. Indien de visch goed bereid en goed opgediend is, dan kan men met zekerheid zeggen dat zij veel beter zal gesmaakt en geprezen worden.

5^o Het bestudeeren en, in het voorkomend geval, het aankopen van een gepaste keukeninstelling.

6^o De bereiding moet beperkt zijn tot een deel van het regiment, zoodat men aan ongeveer 300 manschappen visch zou kunnen opdienen.

7^o In het begin ware het aangewezen de visch bij het avondmaal op te dienen. En, om den indruk van onvoldoende vulling te keer te gaan, ware het ook wenschelijk, met de gebakken visch b. v. gebraden aardappelen op te dienen of een bijspijs (rijst, enz.).

8^o Het opdienen van visch zal zooveel te gemakkelijker zijn als de schikking der kazernen van zulken aard is dat de eetplaatsen zoo dicht mogelijk bij de keukens zijn. Deze schikking schijnt mij overigens voordeelig en wenschbaar voor het uitdeelen der andere eetmalen, die bereidingen in den oven vereischen.

DE ZEEVISCH IN DE VOORNAAMSTE INRICHTINGEN AFHANGENDE VAN HET MINISTERIE VAN JUSTITIE.

Door J. VAN DE VLIEDT,
Bestuurder van het Rijkskliniekgesticht te Brugge.
Afgevaardigde van dit Ministerie.

I. DE RIJKSOPVOEDINGSGESTICHTEN.

Deze instellingen, behorende tot den Dienst voor Kinderbescherming, zijn over het gansche land verspreid en bevinden zich wederzijds te Mol, te St-Hubert en te Ruysselede, voor de jongens, en te St-Servais en te Brugge, voor de minderjarige meisjes.

Het verbruik van zeevisch is in deze scholen geregeld in gevolge ministeriële onderrichtingen. Over het algemeen, is er een maximumtarief voorzien, dat toelaat visch uit te deelen voor een maaltijd per week; dezelfde onderrichtingen veroorloven de vervanging van visch door kaas, eieren of macaroni, en dit gemiddeld 7 maal 's jaars, ten einde meer afwisseling in de voeding te brengen.

Naar gelang van de soort, wordt de visch gekookt of gebraden.

Pekelharing wordt meestal door de gestichten zelf ingelegd. Rekening wordt gehouden met de voorkeur door de leerlingen betoond voor de eene of andere vischsoort. Zoo wordt er zoo weinig mogelijk stockvisch of moluwe besteld in het Rijkskliniekgesticht te Brugge, omdat de geïnterneerden andere visch verkiezen.

Garnalen worden niet gevraagd, omdat de hoeveelheid per leerling, als hoofdbestanddeel van den maaltijd, te gering wordt na het kuischen en het pellen derzelve te veel tijd vraagt.

Het gewoon rantsoen is omtrent 150 grammes zeevisch, gekookt of gebraden of 1 haring.

Het jaarlijksch verbruik in deze gestichten bedraagt nagenoeg de volgende hoeveelheden :

Gerookte haring :	4,000 st.
Pakelharing :	3,500 st.
Sprot :	100 kg.
Versche visch :	2,900 kg.

Verder worden ook toevallig in enkele gestichten ingelegde pilchards en rolmops opgediend.

Wat de bereiding betreft, deze laat niets te wenschen over : gekookte visch wordt gewoonlijk met botersaus of andere opgediend; kabeljauw wordt soms in den oven gebraden en met peterselie en citroensap smakelijker gemaakt; gerookte haring wordt met ongepelde aardappelen aangeboden , terwijl pekelkaring meestal met mayonnaise, ajuin, tomaten en witte boonen wordt toe bereid. Brood is steeds voorhanden bij een vischmaaltijd.

De levering der visch geschiedt bij aanbesteding tweemaal 's jaars en wordt steeds den Donderdag te huis bezorgd, hetzij rechtstreeks uit Oostende, of door bemiddeling van een vischhandelaar, in de buurt der school verblijvende.

In den zomer, gewoonlijk gedurende de maanden Juni, Juli en Augustus, wordt in de afgelegen gestichten, de zeevisch door andere hoogergenoemde eetwaren vervangen.

Er wordt over het algemeen aan de leveranciers een zekere vrijheid gelaten, wat betreft het leveren der vischsoort, naar gelang van de vangst, dit ten aanzien van den in den regel geringen prijs der aanbesteding.

Besluit.

Sommige besturen wijzen er op dat, ingezien den verren afstand hunner gestichten van de kust, de versche zeevisch gedurende de zomermaanden in geringere mate of hoegenaamd niet wordt verbruikt. De directie van het Rijksopvoedingsgesticht te St-Hubert verklaart, onder andere, dat de ondervinding haar geleerd heeft dat er geen staat kan gemaakt worden op een regelmatig en aanvoer van visch. Het valt dus te onderzoeken, in welke voorwaarden, het rechtstreeksch vervoer van de kust naar St-Hubert kan geregeld worden. Ik meen nochtans dat heden, in bijna alle Belgische gemeenten, visch kan worden ontvangen 's morgens, na een nachtelijk vervoer uit Oostende.

II. DE OVERIGE GESTICHTEN.

Het verbruik van visch, ingevolge ontvangen inlichtingen van het 2^e Algemeen Bestuur van het Ministerie van Justitie, bedraagt jaarlijks voor de volgende bijzonderste inrichtingen :

Gevangenissen :	Hoogstraeten	12,000	stuks	gerookte haring.
	Leuven C.	22,000	»	»
	Oudenaarde	9,000	»	»

Staatsweldadigheidsgesticht te	St-Andries (bij Brugge) :
	3,800 stuks gerookte haring.
	2,800 stuks pekelharing.

Krankzinnigengesticht te Gheel :

100 kg. stockvisch.
600 kg. versch visch.
600 kg. pekelharing.

Besluit.

Over het algemeen, houden de besturen er aan het vischverbruik in hunne gestichten te behouden en zelfs te vermeerderen. Dit voedsel wordt door de geïnterneerden doorgaans op prijs gesteld. Het voedingsregiem in de gestichten ahangende van de 2^e Algemeene Directie maakt heden het voorwerp uit eener studie. Een wijziging van hetzelfde, wat betreft een ruimer verbruik van verse zeevisch, schijnt zeer wenschelijk.

DE ZEEVISCH IN DE WELDADIGHEIDSGESTICHTEN.

Door P. VAN DAMME,
Beheerder der Zeevaartinstellingen, secretaris van den Zeevaartkring,
te Brugge.

Door den heer K. De Zuttere, den uitstekenden onder-voorzitter van het Congres, werden wij verzocht een onderzoek in te stellen naar het verbruik van zeevisch in de weldadigheidsgestichten in België, met andere woorden, de gestichten afhangelende van de Commissien van Openbaren onder-stand.

Wij hebben deze opdracht aanvaard, met de hoop te kunnen bijdragen tot de oplossing van een levensvraagstuk voor de visscherijnijverheid : de uitbreiding van het afzet-gebied, dank zij een meerder verbruik van zeevisch in ons land.

Wij hebben niet geaarzelde een omzendbrief te richten tot 425 bestuurders van weldadigheidsinrichtungen : zooals godshuizen, toevluchtshuizen, weezengestichten, gestichten voor doofstommen, krankzinnigengestichten, inrichtungen voor abnormalen. Wij hebben er nog de gevangenissen bijgevoegd.

In onzen omzendbrief worden de toestand uiteengezet, het vooropgezette doel nader toegelicht en wordt een antwoord gevraagd op de volgende vragen :

- 1° Het aantal verpleegden.
- 2° Is het vischverbruik ingericht in uw gesticht?
- 3° Zoo ja, hoe is het ingericht?
- 4° In het ontkennend geval, bestaat het feitelijk?
Zoo ja, in welke maat ?
Zoo neen, om welke redenen?
- 5° De verbruikte soorten aanduiden. Onderscheiden tusschen:
 - a) versehe zeevisch;
 - b) garnaal?
 - c) vischconserven.
- 6° Welke zijn voor elke soort de wijze en het centrum van bevoorrading?
- 7° Welke zijn daaromtrent, in elke soort, de hoeveelheden die jaarlijks verbruikt worden ?

8° Heeft de versche garnaal, gepeld aangekocht, de voorkeur in uw gesticht?

Waarom?

9° Tot welke bemerkingen en ingevingen geeft deze stof aanleiding van uwenwege?

Er bestaan 24 gevangenissen in België. De gevangenisbestuurders hebben ons zonder meer geantwoord dat het voedingsregiem in de gevangenissen voorgeschreven wordt door het Ministerie van Justitie en geen verbruik van visch voorziet. Wij weten nochtans dat gerookte haring er te eten gegeven wordt.

Eén enkele bestuurder heeft bij zij antwoord de volgende bedenking neergeschreven : « Het verbruik van visch is, om reden van practischen aard, niet wenschelijk in de gevangenissen ».

Wij ontvingen antwoord van 85 inrichtingen, met elk ten minste 40 verpleegden. De onthouding dergene die niet geantwoord hebben, mag veelal als ongunstig uitgelegd worden. De inrichtingen, die ons belangwekkend schijnen, zijn ten getalle van 175 op 400. De 85 ontvangen antwoorden zijn niet alle volledig.

Hier volgen enkele cijfers: 28 inrichtingen, met te samen 7,042 verpleegden, verbruiken per jaar 43,730 k. versche zeevisch, dit is gemiddeld 6 kilogram per persoon en per jaar. Over het algemeen, verbruiken de genoemde inrichtingen de verschillende vischsoorten.

17 op 85 laten zich de visch per abonnement uit Oostende toesturen; de andere bevoorraden zich ter plaats, om verscheidene redenen : gemak, beter keus of regel van het huis. Onder deze laatsten, zijn er 7 bestuurders die laten opmerken dat ze tot opgave van het abonnement met Oostende genoopt werden. Ten titel van inlichting volgen hier twee antwoorden: « Er werd vroeger een proef gedaan met abonnement, welke geen voldoening heeft gegeven, om reden van » de minderwaardige kwaliteit der zendingen en van de moeilijke verdeeling der porties. » — « Wij hebben verscheidene malen de proef gedaan visch rechtstreeks te » Oostende aan te koopen (prijs voor eerste kwaliteit). In » het begin goed gediend, maar na twee of drie maand, ont » vangst van kleine visch en ook niet meer al te versch. »

Daarentegen, hebben verscheidene abonneenten slechts lof over voor de verzendingen per abonnement. Sommigen werpen

op dat de prijs van de visch te hoog is om een grooter verbruik toe te laten.

Het maximum wordt verbruikt in twee inrichtingen : 11 kg. per persoon en per jaar; het minimum wordt verbruikt in een gesticht met 250 personen : 20 kg. per jaar.

Het verbruik van garnalen is zoo goed als niet bestaande. De eenen werpen het uitdoen op, de anderen maken er een kwestie van prijs van; het overgroot getal maakt er geen gewag van.

Het verbruik van vischconserven is onbeduidend in deze 85 gestichten.

Wij meenen dat deze verscheidene gegevens aanleiding geven tot de volgende besluitselen.

Een groot aantal vragenlijsten bleven onbeantwoord : onverschilligheid ofwel begeerte om in de gewoonten geen verandering te brengen, dus feitelijk een ontkenning.

Het verbruik van zeevisch is over het algemeen onvoldoende; het is zelfs heelemaal onbekend in sommige gestichten. De oorzaken zijn van verschillenden aard : de prijs van de visch, het gemis aan initiatief vanwege de kooplieden onzer kust, de onwetendheid van de bestuurders der weldadigheidsinrichtingen.

De te gebruiken middelen liggen voor de hand : de dienst voor propaganda moet met elk gesticht rechtstreeks in voeling komen, en het privaat initiatief moet alles in het werk stellen om deze regelmatige en solvabele cliënteel te bereiken, en haar voldoening te schenken.

Het lijkt ook gepast zich in betrekking te stellen met het Ministerie van Justitie, ten einde de mogelijkheid te onderzoeken om het voedingsregiem der gevangenen derwijze vast te stellen dat ook het verbruik van zeevisch er een plaats in vinde.

Wij stellen de lijst der betrokken gestichten en den bundel van ons enkwest ter beschikking van den propagandadienst en van de kooplieden die er wenschen inzage van te nemen.

L'ARMEMENT A LA PECHE ET LA CONSOMMATION DU POISSON EN BELGIQUE.

Par J. BAUWENS,
président de l'Union professionnelle des Armateurs, à Ostende.

Lors du précédent Congrès de la Mer, tenu à Ostende en septembre 1936, il nous a été possible, grâce aux rapports très documentés qui y furent présentés, de nous rendre compte des progrès réalisés dans les différents domaines de l'industrie de la pêche maritime.

De l'avis unanime, l'activité toujours croissante des armateurs à la pêche et des négociants en poisson, est digne d'éloges.

Un fait surtout a retenu l'attention :

L'accroissement de la flottille et la progression des apports de poisson de mer frais. Cette constatation est d'autant plus encourageante que, depuis l'application du contingentement, il fallait suppléer au manque éventuel de poisson pouvant résulter de la réduction des consignations étrangères.

Les armateurs à la pêche ont déclaré qu'ils nourrissaient l'espoir d'être à même, dans un avenir prochain, de ravitailler tout le pays, pourvu que les armements restent viables.

L'expérience a démontré depuis, que sans l'appui du Gouvernement, et à moins de réglementer les importations de l'étranger, il sera bien difficile d'atteindre ce but.

Nous jugeons inutile de revenir sur l'évidence de l'avance de la production nationale. Les statistiques abondamment discutées et bien que diversement interprétées, prouvent malgré tout que les apports de notre flottille nationale ont considérablement augmenté; 88 % en 1936 comparativement à 1931.

Il est de même établi, et de façon indiscutable, que, notwithstanding le recul des dernières années pour le tonnage à l'importation, la consommation par tête d'habitant est en progression dans le pays. Mais il est également établi que les prix du poisson frais, à la source même, sont en forte diminution, à tel point que la situation devient inquiétante. C'est le point noir sur lequel nous désirons attirer l'attention en ce moment. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, les me-

sures de restriction décrétées par le Gouvernement n'ont pas suffi à maintenir les prix.

Voici, en effet, ce que nous renseignent les statistiques officielles.

Il a été vendu, en 1931, 1,039,958 kg. de poisson fin, pour une somme de 19,378,255 fr., contre 2,542,012 kg. représentant 31,237,505 fr., en 1936. C'est-à-dire que le prix moyen, qui était de fr. 18.63 pour la première période, est tombé à fr. 12.29, soit une diminution de 50 %.

La sole moyenne, notamment, dont le prix moyen était de fr. 28.30 en 1931, est descendue à 17 fr. De même, pour le turbot moyen, nous enregistrons respectivement fr. 13.62 contre fr. 8.95. Quant au hareng rapporté par les gros armements, il n'a été vendu en 1936 qu'à raison de fr. 1.71 contre fr. 2.06 le kilo en 1931. Le hareng gai, qui fait l'objet d'une pêche spéciale, par les bateaux à moteur, de plus faible tonnage, malgré un apport beaucoup moindre, 8,272,911 kg. contre 17,881,991, n'a réalisé que fr. 0.62 en 1936, contre fr. 0.70 en 1931.

En ce qui concerne le poisson ordinaire, les mêmes statistiques accusent une augmentation de 3 cent. au kilo, fr. 2.51 en 1936 et fr. 2.48 en 1931; mais il y a lieu de noter que sur les 31 espèces comprises dans cette série, il y en a 19 dont le prix a diminué, les 12 autres ne représentant que 30 % de l'apport, qui sont en augmentation.

Ces chiffres, qui, répétons-le, proviennent de source absolument officielle, jettent le jour sur le rendement financier de l'exploitation de la pêche maritime, et expliquent les difficultés que rencontrent surtout les petits patrons-pêcheurs, pour subsister.

On objecte généralement que le prix du poisson à l'intérieur du pays, et même au littoral, est inabordable.

Cela peut être vrai, à certains moments, quand, par exemple, par suite du mauvais temps, le marché est insuffisamment alimenté, ou encore lorsque les poissons d'une espèce déterminée, se font rares, à la suite de leur déplacement ou pour toute autre cause. Il y a lieu de remarquer que, dans ces conditions, le cas se généralise et que partout ailleurs à l'étranger, le poisson frais est également cher à ce moment. Nous n'avons donc pas tenu compte de ces considérations dans l'établissement des prix de revient cités plus haut, et nous nous sommes basés uniquement sur la moyenne des chiffres d'une année. Pour le surplus, nous estimons qu'il n'appartient pas à

l'armateur de discuter les prix ou les modalités de la vente au détail. Bornons-nous à dire qu'en général le public peu soucieux des aléas qu'entraîne le commerce des denrées périssables et plus spécialement du poisson, ne se rend également pas compte des charges et des frais spéciaux grevant ce genre de commerce.

Il en résulte chez le consommateur une conception erronée, qui trop souvent trouve sa répercussion sur nos marchés, et dont le pêcheur devient tributaire.

Le prix du poisson est incontestablement trop bas à la source. Il est trop peu rémunérateur pour l'armateur, ce qui constitue un danger pour l'avenir de l'industrie nationale de la pêche, de même que pour ces industries connexes. Ce prix est surtout trop bas, eu égard à la hausse persistante des matières premières, telles que le gasoil et le charbon, ainsi que des objets de grément et d'approvisionnement, variant entre 40 et 50 % et atteignant même 100 % dans certains cas. Nous devons reconnaître qu'en présence de la hausse des autres denrées alimentaires, 50 % en général, en février dernier, comparativement à mars 1935, et notamment 100 % pour le pain, 40 % pour le beurre, 60 % pour la graisse, la baisse des prix du poisson, depuis et malgré la dévaluation de notre devise nationale, est anormale.

Ce fait peut trouver une explication dans le manque de consommation de poisson frais, qui est insuffisante en Belgique. Nous avons à peine consommé 4 kilos par tête d'habitant en 1936 — chiffre dérisoire si l'on estime que chez nos voisins, celui-ci est le double, le triple ou le quadruple, voire plus, dans certains cas exceptionnels.

Un grand effort pour améliorer cette situation est actuellement tenté par le Comité de Propagande, spécialement créé dans ce but.

Nous avons émis des vœux, lors du dernier congrès, pour la vulgarisation du poisson dans les écoles et à l'armée, comme aussi dans les principaux centres industriels et agricoles.

Nous avons de même exprimé le vœu de voir étudier par l'autorité ecclésiastique, la formule du libre choix du jour de jeûne hebdomadaire.

Joint à l'appui du Gouvernement, que nous tenons à remercier pour son concours, et pour l'intérêt qu'il nous porte, les efforts tentés pour une plus grande vulgarisation du poisson, aideront puissamment, nous l'espérons, au développe-

ment de l'industrie de la pêche. Mais, ainsi que nous l'avons dit plus haut, le point capital réside dans le rendement financier de la pêche, à la source même, seule garantie de la vitalité des armements. En ce moment et plus que jamais, la situation est devenue critique pour les armateurs, elle est alarmante au point qu'elle menace de ruine l'industrie nationale de la pêche, si un redressement ne s'opère pas d'ici peu de temps.

Il est prouvé que les prix actuels sont trop bas. Ils tomberaient davantage sans les restrictions actuellement en vigueur à l'exportation et à l'importation du poisson. Etant établi que le contingentement s'impose pour la sauvegarde des intérêts des armements à la pêche, nous concluons, en faisant appel au Gouvernement pour que celui-ci soit maintenu et même renforcé.

LA CONSOMMATION DU POISSON DE MER DANS LES GRANDES COLLECTIVITES NATIONALES.

Par H. WILLEMS de la Firme Camille Willems,
secrétaire de la Section de pêche de la Chambre de Commerce
d'Ostende.

Depuis le premier Congrès Interational de la Mer à Ostende, en 1936, où l'industrie de la pêche et son commerce ont occupé une place importante, nous avons vu, avec la plus grande satisfaction, notre Gouvernement prendre à cette industrie, un intérêt tout particulier et croissant.

En effet, des marques tangibles et répétées ont prouvé qu'il y avait quelque chose de changé chez nous. En diverses circonstances, par exemple, la cérémonie du lancement de plusieurs belles unités de notre flottille de pêche, a été honorée de la présence de notre Ministre des Transports, accompagné de plusieurs hauts fonctionnaires, et de celle de M. le Directeur Général Devos, de M. le Gouverneur Baels et d'autres personnalités encore.

Au Conseil supérieur de la Pêche Maritime, siège maintenant régulièrement un délégué de l'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer. Ce sont autant de signes, prouvant incontestablement que l'industrie de la pêche a pris une importance vraiment nationale.

Ce qui vient encore confirmer davantage notre heureuse constatation, c'est que l'actuel Congrès National de la Mer, nous procure le grand plaisir de pouvoir saluer aujourd'hui, en la personne de M. le Colonel Van Acker, le représentant de M. le Ministre de la Défense Nationale et de l'Armée et, en celle de M. le Directeur Van de Vliedt, le représentant autorisé de M. le Ministre de la Justice.

Votre présence parmi nous, Monsieur le Colonel et Monsieur le Directeur, a une double signification; tout d'abord, les gens de mer y voient une preuve de la coopération et de la compréhension si utiles, si nécessaires entre la marine, l'armée et l'administration. Ensuite, la courageuse population de nos pêcheurs du littoral, dont les fils ont aussi fait dignement leur devoir en des temps difficiles, saura apprécier à sa juste

valeur ce geste, et la volonté exprimée ici de vouloir comprendre et mettre en pratique la solidarité nationale, en étudiant la possibilité et les moyens de faire consommer le poisson de mer par la troupe et dans les établissements publics, au même titre que les autres aliments.

Il est certain, si nous réussissons à pouvoir approvisionner régulièrement les troupes et les grandes collectivités du pays en poisson de mer, qu'il en résultera pour l'industrie de la pêche un énorme bien; en effet, cela permettra de maintenir en activité plusieurs grandes unités navigantes de la flottille de pêche, qui autrement sont annuellement condamnées au chômage pendant de longs mois.

Vous voyez donc tout de suite, Monsieur le Colonel et Monsieur le Directeur, que le sujet que nous nous permettrons d'étudier et de discuter avec vous est un sujet d'importance. Nous allons vous exposer franchement notre manière de voir en cette matière, et les possibilités de réalisation que nous entrevoyons. De votre côté, vous voudrez bien indiquer les possibilités, telles que vous les entrevoyez ou les envisagez. De ces deux exposés, il y aura lieu de tirer des conclusions pratiques et réalisables.

Voici notre manière de voir :

Le poisson est un aliment complet. En l'affirmant, nous nous appuyons sur les études de sommités médicales tant de Belgique que de grands pays, tels que l'Amérique, la France, l'Allemagne, l'Angleterre, et en particulier sur les travaux aussi récents que pertinents de M. le Professeur Van de Velde de l'Université de Gand.

Etant un aliment complet, il ne doit pas servir, dans l'ordinaire du soldat et du consommateur en général, comme une nourriture de complément, mais à titre d'aliment de base, tout comme la viande de boucherie.

La qualité du poisson. Le poisson, plus que n'importe quel autre produit alimentaire, doit offrir toutes garanties de fraîcheur. Ceci est une question capitale. C'est même, avec la préparation, une condition essentielle que personne ne cherchera à contester.

La préparation. Après la qualité vient donc immédiatement la préparation. Comme il s'agit d'une préparation en masse, il faut prévoir un matériel approprié et spécial, permettant un accommodement rapide de plusieurs centaines de rations en un temps record. Pour la troupe et les autres grandes collec-

tivités, rien ne vaut la friture, telle qu'elle est préconisée par la Commission de Propagande. Tremper le poisson dans une pâte, qui lors de la mise en friture enveloppe le poisson — il peut même être petit et fragile — d'une légère croûte, qui soit de cuisson toute dorée. Le poisson ainsi préparé est le plus appétissant et se mange beaucoup plus facilement.

C'est ainsi qu'on arrive à servir un poisson d'un aspect magnifique, offrant en outre une grande facilité de dégustation. Il est rare que le poisson ainsi préparé ne trouve pas bon accueil auprès des consommateurs. Pour le soldat cela est de toute importance.

Le matériel. Bien longtemps, nos voisins étaient en avance sur nous; mais, depuis quelque temps, nos industriels ont mis sur le marché des appareils, qui valent ceux en usage à l'étranger; ils le font à des prix très raisonnables, surtout lorsqu'il s'agit de la fourniture de plusieurs appareils.

Le mode d'approvisionnement. La fourniture du poisson devrait être confiée à tour de rôle à tous les intéressés du marché, qui soutiennent la propagande pour une plus grande consommation de poisson de mer, et cela par tirage au sort. Pour ne pas surcharger un seul fournisseur, il y aurait lieu de confier le service à trois ou quatre firmes à la fois. Une commission devrait être créée, qui aurait à s'occuper du contrôle du poisson et du travail de préparation avant l'expédition. Cette commission pourrait être composée d'un officier de l'armée, d'un armateur et d'un commerçant non fournisseur. L'acceptation pourrait ainsi se faire au départ d'Ostende, avec toute garantie quant à la qualité et quant aux soins donnés à la marchandise.

Le prix. Pour éviter tout abus, il y aurait lieu de fixer une marge de bénéfice uniforme. Cette marge de bénéfice couvrirait les frais de main-d'œuvre + fr. 0.20 — 0.30 de bénéfice au kilo. Pour faciliter par tous moyens utiles le service du poisson pour l'armée et les grands organismes publics, la commission aurait tout loisir de fixer le prix d'achat de la marchandise à la criée.

Quel jour faut-il fixer pour la consommation du poisson ? Comme les grands jours d'arrivage sont les lundis, mardis et mercredis, au lieu de conserver le poisson pendant deux, trois jours, il serait du plus grand intérêt que l'on serve le poisson à la troupe dès son débarquement : les mardis, mercredis et jeudis.

Une cuisine modèle complète de l'armée devrait fonctionner à la caserne d'Ostende, où tous les chefs de cuisine des autres régiments du pays enverraient des gradés, qui, après s'y être entièrement initiés à la préparation et à la manutention du poisson en général, seraient à même de préparer et de servir à la troupe casernée à l'intérieur du pays, du poisson frais, qui serait ainsi présenté dans les meilleures conditions.

Nous écouterons avec plaisir et avec le plus grand désir de compréhension, Monsieur le Colonel et Monsieur le Directeur, les observations aussi utiles que pratiques que vous aurez, sans doute, à présenter sur ce qui précède; en effet, nous ignorons bien des choses qui vous sont connues. L'essentiel est qu'on arrive à une organisation qui donne satisfaction à l'administration, à l'armée, au soldat et au fournisseur, le tout pour le plus grand bien de notre industrie de pêche et des travailleurs de la mer, qui méritent aussi que nous nous intéressions à eux.

C'est dans cet espoir que nous vous prions, Monsieur le Colonel et Monsieur le Directeur, de vouloir être, auprès des autorités que vous représentez, les interprètes de toute notre reconnaissance et des vœux que nous formulons pour la réussite d'un plan établi avec votre clairvoyant concours.

FOURNISSONS AUX COLLECTIVITES NATIONALES DU POISSON DE QUALITE.

Par H. WILLEMS de la Firme Camille Willems,
secrétaire de la Section de pêche de la Chambre de Commerce
d'Ostende.

La Belgique surpeuplée ne peut trouver, sur son propre sol, de quoi nourrir sa population trop dense; notre pays est donc largement tributaire de l'étranger. L'importation des matières premières correspond à une exportation de capitaux; ainsi s'explique chez tous les peuples l'effort énorme pour arriver à vivre de leurs propres moyens.

Dans cet ordre d'idées, l'industrie de la pêche a été toujours un facteur précieux, surtout chez nos grands voisins. Ainsi l'Allemagne, dans son « Vierjahresplan », prévoit une augmentation considérable de sa flotte de pêche. En attendant, on y constate, pour 1936, une augmentation de production de 26 %, ce qui donne par habitant 11 kg. 800 contre 9.800 en 1935, ou une augmentation de 2 kg. par habitant.

La France entreprend, elle aussi, le renouvellement de sa flotte et son effort de propagande pour une plus grande consommation attire toute notre attention.

En Belgique heureusement on a assisté à un accroissement considérable de la flottille de pêche. Le Gouvernement même, comprenant tout l'intérêt qui s'y attache, a fini par soutenir activement cette belle et grande entreprise. On peut, sans crainte d'être contredit, affirmer que la flottille de pêche belge est une des plus modernes, grâce à son rajeunissement méthodique. Nos constructeurs ne négligent rien pour rester dans la voie du progrès; toutefois, la question de la *conservation à bord*, qui plus que jamais se pose comme capitale, paraît la plus difficile à résoudre.

Comme je le démontrerai plus loin, il faudra coûte que coûte mettre sur le marché des produits irréprochables; sans quoi, toute action, si louable et si indispensable qu'elle soit, pour augmenter la consommation du poisson de mer, est vouée à l'insuccès. Il ne suffit pas de disposer d'installations ultra-modernes dans un port de pêche modèle, où le débar-

quement, la mise en vente et toute la manutention se font dans les meilleures conditions possibles.

L'acheteur-exportateur dispose dans ses magasins de moyens de conservation perfectionnés; les expéditions se font en wagons-isothermes exclusivement destinés au transport du poisson, sinon en auto, transport rapide dans la nuit. Le service des transports par la Société Nationale des Chemins de fer Belges, avec remise immédiate, est certainement mieux organisé que dans n'importe quel autre pays. Cet ensemble ne laisse absolument rien à désirer; les plus difficiles doivent se dire satisfaits.

Malheureusement, tous ces soins, toutes ces précautions, ne peuvent rendre la fraîcheur au poisson, qui lors de son débarquement laisse déjà trop souvent à désirer. Rien ne permet plus d'arrêter le stade de décomposition déjà trop avancé; ici la responsabilité ni de l'acheteur ni du détaillant ne peut être mise en cause. Voyez le cabillaud danois que tout le monde connaît. Embarqué le samedi, il arrive sur nos marchés le lundi ou le mardi; sa qualité est incomparable.

Je crois pouvoir chercher l'origine du mal, du moins en grande partie, à la source, lors de la prise à bord du poisson. Nos grands voisins s'en rendent parfaitement compte. L'Allemagne, par exemple, vient de doter d'un prix de 25,000 RM., soit 300,000 fr., toute invention qui fera le plus progresser la *conservation du poisson à bord*. Des recherches entreprises, on attend que le poisson, après trois semaines de bord, aura conservé sa fraîcheur qu'il avait lors de sa capture. Nous avons en Belgique le Fonds National des Recherches Scientifiques. Ne pourrait-il être fait appel à cet organisme, afin qu'il patronne toute découverte dans ce sens ?

Mais il ne faut pas tout attendre de l'artificiel. Il est incontestable que l'éducation de nos pêcheurs est aussi encore à faire. Des soins appropriés lors de la mise en place à bord, sous une surveillance éclairée et sévère ! Aucun problème ne se pose avec une aussi impérieuse et urgente nécessité, surtout que les parcours s'étendent au fur et à mesure que les fonds rapprochés s'épuisent rapidement.

Les équipages des chalutiers comme ceux des moteurs suivent une regrettable routine et n'attachent pas l'importance voulue et indispensable à la mise en place du poisson. *Le remède ?* Il y a lieu de refaire l'éducation du pêcheur sous ce rapport, surtout lors du débarquement de la pêche, en attirant son attention sur la *différence des qualités*, tout en faisant

constater la moins-value provoquée par le manque de soins. Eventuellement, les pêcheurs devraient en fournir une justification. La question revêt une telle importance, qu'il serait souhaitable de voir créer une commission spéciale de contrôle, commission qui fonctionnerait de pair avec le travail des experts.

Si, d'un côté, un meilleur contrôle est nécessaire, il est tout aussi souhaitable qu'à la fin d'année, il soit dressé un état de l'activité de la commission de contrôle, qui pourrait faire sortir des rangs les capitaines dont on aurait constaté l'activité et leur accorder des prix et des récompenses. Cette cérémonie devrait revêtir une importance telle que la population des pêcheurs y soit intéressée toute entière. Voilà pour les pêcheurs adultes. Reste la jeunesse. Pour le pêcheur de demain, qui fréquente encore l'école, l'œuvre d'éducation est plus facile, mais plus nécessaire encore. Il faudrait que les professeurs conduisent leurs élèves à la minque au moins une fois par semaine, pour y assister au débarquement et au triage du poisson. Ces jeunes gens se rendraient ainsi bien mieux compte de la nécessité de soigner le poisson lors de la mise en place. Ils se rendraient compte aussi de bien des choses dont ils feraient leur profit.

Bien souvent le résultat de ces constatations serait discuté par les jeunes avec les aînés et de ce côté aussi résulterait un bien certain. Il va sans dire qu'il s'agit là d'une entreprise à longue haleine, où il faudrait non seulement du tact et de la persévérance, mais aussi de l'énergie. Pas de doute, une pareille action donnerait les meilleurs résultats. L'industrie de la pêche y trouverait son compte et le commerce aussi. D'autre part, la propagande pour une plus grande consommation du poisson s'en trouverait grandement facilitée. Le consommateur n'aurait plus l'excuse du manque de fraîcheur du poisson, pour justifier son abstention pendant de longs mois. Bien au contraire, la propagande pour la consommation de poisson frais de mer, pendant les mois d'été aussi bien qu'en hiver, en tirerait les meilleurs résultats.

La Commission de Propagande fait certainement œuvre utile, et on peut en attendre de meilleurs effets encore, depuis que M. Devos, Directeur Général de la Marine, préside et inspire cette entreprise; sa portée dépassera, sans aucun doute, les prévisions de beaucoup de sceptiques ou d'incrédules, qui croient que le public belge continuera à manger du poisson le vendredi et les quarante jours du carême, non par goût,

mais par simple habitude, automatiquement et par tradition.

La partie sera gagnée le jour où le Belge se rendra compte que le poisson offre en été les mêmes garanties de fraîcheur qu'en hiver, que le poisson constitue un aliment complet, avec l'avantage d'une plus grande digestibilité, surtout pendant la période des grandes chaleurs. Dans ces conditions, le poissonnier débitera le poisson n'importe quel jour de la semaine, à condition de servir un produit irréprochable. Le public se rendra compte, qu'il est préférable, au lieu de manger du poisson à jour fixe, de l'acheter de préférence les premiers jours de la semaine, c'est-à-dire dès son débarquement et sa mise en vente. Le poisson n'étant plus conservé pendant deux et trois jours, jusqu'au vendredi, les risques du poissonnier, qui pourra vendre moins cher seront diminués d'autant.

Il sera probablement répondu à ces considérations par MM. les armateurs que le pêcheur ne fait pas toujours ce qu'il veut, qu'il y a lieu de tenir compte de bien des facteurs; nous ne l'ignorons pas et voulons admettre volontiers des circonstances atténuantes, mais le fond de notre thèse, quoi qu'on nous objectera, reste irréfutable.

La variété. Le public réclame toujours plus de variété; or, celle-ci est fort limitée, surtout que le gros poisson, généralement préféré, est le plus demandé. Dès lors, malgré que dans toutes les séances de démonstration on fait déjà ressortir le parti qu'on peut tirer du petit poisson, il faut y insister encore; c'est la préparation qui doit jouer le grand rôle. Bien préparé, le petit poisson se mange aussi facilement que le gros. Simple éducation à faire; tout est là.

Le hareng frais. Pendant que nous en sommes à parler du petit poisson, il y a lieu d'attirer spécialement l'attention sur le hareng frais vide d'hiver. Sur les millions de kilos importés par nos pêcheurs, une quantité infime est consommée dans le pays, alors qu'en France et surtout en Allemagne, la truite du pauvre, comme on l'appelle, vient sur toutes les tables. Ainsi, en Allemagne, la consommation totale du hareng frais s'est élevée à 271,200 tonnes et celle du salé à 162,100 tonnes. Cela représente par habitant 4 kilos de hareng frais et 2 kg. 400 de hareng salé. Cette constatation est d'autant plus décourageante que le consommateur belge peut avoir ce hareng à la source, quelques heures après sa capture. La Commission de Propagande devrait, en temps utile, s'en occuper tout spécialement.

Le but que nous poursuivons ici n'est pas d'incriminer qui que ce soit, mais d'arriver à améliorer la qualité de nos produits, qui sont déjà si fortement concurrencés par des ports de pêche géographiquement mieux placés que le nôtre. Plus que jamais, à l'étranger comme chez nous, on donne la préférence à la qualité. Il y va donc de nos intérêts à tous, pêcheurs, armateurs, expéditeurs, pour faciliter la concurrence, pour maintenir notre rang sur tous les marchés. Voilà le but du présent exposé, et nous saurons, avec de la bonne volonté, en tirer parti.

ENKELE WOORDEN OVER HET VISCHVERBRUIK IN DE LEGEREN VAN NABURIGE LANDEN.

Door L. VAN ACKER,

Kolonel-Intendant der 2^e Legeromschrijving, te Antwerpen.

FRANKRIJK.

De grootste vrijheid wordt, in princip, toegestaan aan de troepenkorpsen aangaande de keus der eetwaren, die deel uitmaken van de voeding der manschappen.

Niettemin, werd meermaals de aandacht der troepenkorpsen gevestigd op de voordeelen van het verbruik van vischsoorten, wier voedingswaarde niet minder is dan deze van vleesch en waarvan het gebruik slechts zekere, gemakkelijk te nemen, voorzorgen vergt.

Het Fransch beheer heeft propagandaomreizen in de troepenkorpsen, door zeevischverkoopers, begunstigd.

Overigens, werd een speciaal onderricht voorzien ten bate der koks, ten einde hun de voedingswaarde en de verscheidene bereidingen van visch aan te leeren.

Eindelijk, met het doel de Fransche visscherij te helpen, werd door een besluit van 2^e Augustus 1935 het verbruik van twee rantsoenen van 0 kg. 175 **vischkonserven** (sardijnen of tonijn in olie) verplichtend gemaakt voor alle manschappen.

De aankoop dezer conserven is aan de Fransche intendant toevertrouwd geworden, welke diensvolgens in de laatste jaren groote aankopen bij de Fransche fabrikanten gedaan heeft.

Dit zijn de voornaamste maatregelen in Frankrijk genomen om het vischverbruik in het leger uit te breiden.

ENGELAND.

Hier is de zaak uit een geheel verschillend oogpunt te beschouwen. In Engeland moet men geen propaganda doen voor vischverbruik. Er is dus geen vergelijking mogelijk met hetgeen gebeurt of zou moeten of kunnen gebeuren in België.

De geheele bevolking eet veel meer visch in Engeland dan in ons land.

Bij het morgenontbijt eet men vleesch of visch : b. v. haring of fishcake (eene soort van vischkoek gemaakt met den overschot van den vorigen dag).

Het volk eet veel drooge visch, die in Engeland zeer goedkoop is en die een belangrijk bestanddeel vormt van het ontbijt.

Bij het leger is dezelfde leefregel in voege, de soldaat krijgt vier eetmalen per dag, waarvan er drie vleesch of visch bevatten.

Met de thee van het ontbijt geeft men hun eieren met spek, worsten met tomatten, enz..., somtijds visch; maar daar, zooals in België, zijn er velen die liever iets anders eten dan visch.

Een onderzoek gedaan in de keukens der Tank Corps heeft vastgesteld dat over een tijdperk van vele maanden, op 21 vleesch of vischeetmalen per week er nooit maar een maal per week visch opgediend werd. Deze verhouding is buitengewoon lager dan in het burgerlijk leven.

Officieren en ander eenheden, die men ondervraagd heeft, hebben verklaard dat men tweemaal per week visch gaf, maar vooral als men, bij het zelfde eetmaal, vleesch kon geven en dat in die voorwaarde de mannen er liefhebbers van waren.

Van ambtswege maakt de visch geen deel uit van het officieel rantsoen en wordt zij niet uitgedeeld zooals vleesch. Zij wordt op de begrotingen, aan de huishouding toegestaan, gekocht.

De dienst van Landbouw en Visscherij meldt wel een omzendbrief aan de korpsoversten gestuurd, hen verzoekend zoo dikwijls mogelijk versche of gedroogde visch bij het rantsoen van den soldaat te voegen, maar er zijn gelijkvormige omzendbrieven voor andere voedingswaren, zooals melk.

In de praktijk wordt de grootste vrijheid gelaten aan ieder regiment.

In zulke omstandigheden hangt het vischverbruik meer af van de volksgunst en den persoonlijken smaak.

Deze verandert natuurlijk van de eene eenheid tot de andere, maar over het algemeen eet men er veel min dan bij de burgers.

Ook bij den Engelschen soldaat laat de visch den indruk min voedzaam te zijn, en schijnt deswegen min gewenscht.

Het schijnt hier gepast te doen opmerken dat in Engeland de stichtingen, welke geplaatst zijn onder toezicht van openbare besturen, een vischeetmaal eenmaal per week geven. De « London County Council » zou op zulke wijze meer dan honderd tonnen zeevisch per jaar aankopen.

NEDERLAND.

In Nederland is de toestand nog anders.

Daar is er een te veel aan vleesch. De veeteelt mag hoe genaamd niet worden benadeeld, integendeel. Er wordt dus geenerlei propaganda aangewend om het gebruik van visch in het leger en bij de marine meer ingang te doen vinden.

De regeling van het menu, met al of niet gebruik van visch, is aan de commandeerende officieren overgelaten.

De smaak van de soldaten is in de garnizoenen dikwijls zeer verschillend; zelfs in overwegend katholieke garnizoenen schijnen zij weinig te voelen voor het vischverbruik.

DE BELGISCHE GROOTHARINGVISCHERIJ.

Door K. DEZUTTERE,
Secretaris van den Hoogen Zeevisscherijraad, te Brugge.

In zijn schets « Die Belgische Seefischerei », onlangs verschenen in het « Handbuch der Seefischerei Nord Europas », maakt L. Verbrugghe een diepzinnige bedenking over den toestand dezer nijverheid op het einde der middeleeuwen, toen de uitvinding van het zeecompas en de werkwijze van Beuckels en Van Biervliet de haringvisserij, toen feitelijk de eenige visscherij in volle zee, voor goed in de moderne richting gestuurd hadden. Sedert de eerste helft der XV^e eeuw, schrijft hij, vermengt zich de geschiedenis der Vlaamsche visscherij met die van de Hollandsche en de Zeeuwsche. In den loop van ongeveer 100 jaar, beleeft de zeevisscherij in de beide landen, uit dezelfde oorzaken, opvolgendlijk opgang en verval.

Deze samenvatting is juist; zij bevat ook heilzame lessen, wat aangaat zoowel de bron onzer achterlijkheid op dit gebied, als wat betreft den weg die te volgen is om eruit te geraken.

Nederland heeft sindsdien zijn haringvisserij gestadig uitgebreid en heeft van hare produkten een wereldbekaamd artikel gemaakt; niet alleen de stad Amsterdam, zooals een oude Bataafsche spreuk het verkondigd, is op haringgraten gebouwd, maar gansch de Nederlandsche zeemacht en koloniewezen zijn erop gevestigd.

Bij ons daarentegen bestaat er, sedert bijna een eeuw, geen haringvisserij meer, in den technischen zin van het woord. En nochtans de Belgische kust is de voorzetting der Hollandsche; hare ligging ten opzichte van de traditioneele en van de nieuw bezochte vischgronden is, op eenige mijlen na, dezelfde. De behoeften eener dichte en nijverige bevolking zijn gelijk en het gemak van verspreiding der bewerkte waar is, in menig opzicht, grooter in België dan bij onze noorderburen.

Beknopt de oorzaken en omstandigheden doen uitschijnen, waaruit dit verschil ontstond, is het eenig doel van dit verslag. In het verleden ligt het heden en wat worden kan. Op den

drempel van de bespreking der Belgische haringkwestie, weze dit een voorlichting en de aanprikkeling der toekomstige krachtingspanning.

Tusschen de Belgische visscherij en de Noord-Nederlandsche bestond er van de jaren 1400 tot 1579, toen de feitelijke scheiding tusschen Noord- en Zuid, ten gevolge van de godsdienstoorlogen voltrekken werd, niet het minste onderscheid, noch in het opzicht van de uitreeding der schepen, noch in dit der vangplaatsen, noch in het opzicht der behandeling en afzet van de waar. De politieke en economische voorwaarden van beider welvaren of tegenspoed waren onder den scepther der Burgondische hertogen vereenigd.

De kroniekschrijvers schatten op vele honderden de haringsschepen in het begin der XV^e eeuw op de kusten der graafschappen Holland, Zeeland en Vlaanderen uitgereed. In 1474, bedreven 48 stuurlieden te Nieupoort de drijfnetvisscherij op gekaakte haring der Engelsche kust en op versche haring; 22 andere vaartuigen gingen uit op de versche haringvangst. Zij ontscheepten dit jaar, in hun aanleghaven, 405 lasten gekaakte en 192 lasten versche haring, alsook nog 82 lasten in andere vlaamsche verkoopplaatsen; dit maakt een totaal van 679 lasten of 8,148 tonnen of 81,480,000 haringen.

Nieupoort, Damme, Sluis en Oostende waren de stapelplaatsen der vlaamsche haring. De haringvisscherij bloeide voornamlijk op te Oostende, toen in 1445 de eerste schuilhaven gebouwd werd. In 1467, beliep de haringvangst in deze stad ongeveer 1,600 lasten van 12 tonnen of 180,000,000 haringen. Van toen af, werd Nieupoort in de schaduw gesteld. In 1489, ten gevolge van burgertwisten, werd nochtans de stapelplaats der haring van Oostende naar Nieupoort overgebracht.

In 1497, werden in de haven te Brugge, op een dag, niet min dan 40 drifters geteld.

De bedevaart van Karel V naar het graf van Beuckels te Biervliet kenschetst welsprekend het belang door het keizerlijk gezag aan de haringnijverheid toegekend. Dit wordt overigens bevestigd door de politieverordening van 26 Juli 1536, door denzelfden vorst op de haringvisscherij uitgevaardigd, verordening waarin de pekeling en bewerking omstandig geregeld worden.

In 1540 en 1541, voerden de visschers van Heyst en Raversijde hun loggers tot onder de kusten van Schotland, waar de

inlandsche visschers hun de uitoefening van hun bedrijf zoo latstig mogelijk maakten; het is slechts en 1666, dat de koning van Engeland en Schotland aan de Bruggelingen het voorrecht toestond 50 haringschepen in de Schotsche wateren in bedrijf te houden.

In 1560, bezat Oostende 27 haringloggers. In 1580, werd er in die stad sedert 30 jaar gemiddeld voor 174,396 pond parisis visch, voornamelijk haring aangevoerd, wat op zooiets als 645,265 goudfrank mag geschat worden. Oostende mocht zich erop roemen een derde van den haringuitvoer te leveren; de haringvisserij was er bijgevolg op een zeer hoog peil gestegen.

In 1564, had Philip II Nieupoort met een nieuwe verordening op de haringvisserij begunstigd; die stad bezat een vijftigtal zoutziederijen om de honderden haringloggers der westkust, Duinkerke inbegrepen, te bevoorraden.

De godsdienstoorlogen van het einde der XVI^e en van de XVII^e eeuw gaven den genadeslag aan den bloei der Vlaamsche haringvisserij. Nieupoort in 1600, en Oostende in 1601, werden belegerd en herhaaldelijk verwoest. Vlaanderen werd het slagveld der Spanjaards, Franschen en Hollanders en onze vischersvloot de prooi der noord-Nederlandsche kapers. Deze laatsten hadden het voornamelijk op de haringschepen gemunt. Van toen af, ontstond de eenzijdige ontwikkeling en de overheersching der Hollandsche haringvloot. Het Barrièretraktaat van 1715 vond de bedrijfskracht en de bedrijfskennis der Vlaamsche haringvisserij volkomen uiteengeslagen.

Van dit oogenblik ontstaat een tijdperk van economische verdrukking der Vlaamsche visserij, niet het minst door de ijverzuchtige tusschenkomst der Noord-Nederlanders, verdrukking tegen dewelke het Oostenrijksch bewind te vergeefs zijn besten wil betoonde. Het wedervaren der Compagnie van Oostende in 1723 moet niet herinnerd worden; maar het levert belang op vast te stellen dat de groote visscherijvennootschap te Nieupoort in 1727, ook met het oog op de heropleving onzer zeemacht ingericht, even snel door de ijverzucht van onze noorderburen te niet ging. De Hollandsche haringverzenders deden den Belgischen handel een onverbidelijke mededinging aan en hadden hem weldra onder hem overmacht versmacht. De Neupoortsche haringloggers namen de wijk naar Frankrijk en Holland.

De economische toestand onzer visserij was net zooals

eenige jaren geleden, die der gewone visscherij en thans nog die der haringvisscherij. De Oostenrijksche regeering zag ook in dat er, naar het voorbeeld van Engeland en Holland, moest gehandeld worden. In 1764, werd de invoer van alle vreemde haring verboden en, eenige jaren later, in 1770, werd een premie van 50 gulden per haringschip, premie veel kleiner dan in die landen ingevoerd. De haringvisscherij herleefde nochtans dadelijk en, gedurende den Amerikaanschen oorlog van 1775-1783, nam zij zelfs een aanzienlijke vlucht.

Van 1767 tot 1780 inbegrepen, werden er te Oostende 57,582 tonnen pekelharing en 427 lasten steurharing, zonder te spreken van de verse haring, door Belgische drifters aangevoerd; een twaalfstal vaartuigen waren regelmatig in de zomer- en herfstvisscherijen gebezigd. Te Nieupoort, was het nog beter; het aantal vaartuigen steeg er tot 27 en de opbrengst, in hetzelfde tijdperk, tot 54.445 tonnen pekel en 460 lasten steurharing.

Dit voorbeeld is treffend, des te meer daar de ontwikkeling eindigde in 1787 met de intrekking der beschermde maatregelen. Sindsdien is de grootharingvisscherij in ons land in een verval gedompeld, waaruit zij slechts eenmaal, namelijk in het tijdperk der Belgische visscherijpremiën, trachtte op te staan. De pogingen van het Nederlandsch bewind van 1815 tot 1830 waren vruchteloos, hoe goed zij ook bedoeld waren; onze reederijen waren tegen de strijdvaardigheid der Hollandsche haringnijverheid niet opgewassen.

Een oogenblik had men de illusie dat de heropbloei dezer nijverheid begonnen was. Het was tusschen 1840 en 1846, toen de Belgische Regeering door bestuursmaatregelen en bijzondere wetten den doorslag daartoe verleende: rechtstreekse bescherming, door middel van premiën ter visscherij, en tusschenkomst der Staatsschepen als fish-carriers; onrechtstreeksche bescherming door inkomrechten.

Krachts art. 10 der wet van 25 Februari 1842, was de gewone zoowel als de fijne visch uit het buitenland aan het bestaande inkomrecht van 12 fr. per 100 kil. onderworpen, terwijl het zout vereischt voor de haringnijverheid van inkomrechten ontslagen was. De regeeringspremië voor de grootharingvisscherij bedroeg 1,800 fr. par reis. Een halve dozijn drifters werden gedurende een tiental jaren regelmatig te Antwerpen, Oostende, Nieupoort en Brugge uitgereed.

Ten gevolge van een handelsverdrag, in 1846 met Holland

gesloten, werd het inkomrecht op de haring en visch tastbaar verminderd, om weldra door de opkommende vrijhandelsbe-
grippen geheel en al weggevaagd te worden.

Onder het vrijhandelsregiem dat, tot voor enkele jaren voortgeduurd heeft, bestaat er van de grootharingvisscherij in België geen spoor, tenzij kort vóór den grooten oorlog, toen een paar schepen op Boulonneeschen voet te Nieupoort uitge-
reed, en een expeditie van den *Ibis* te Oostende, het avontuur op nieuw beproefd hebben en het tot aan den aanvang der vijandelikheden volgehouden hebben.

De beteekenis van dit overzicht, samengesteld naar het werk van L. Verbrugghe en mijn eigen *Etude Economique de la Pêche maritime*, is duidelijk. Sedert de vernietiging der Belgische haringreederij door ongelukkige of vijandige invloeden, eeu-
wen geleden, werd een kortstondige opflakkering dier nijver-
heid slechts door bijzondere pogingen en rechtstreeksche be-
scherming mogelijk gemaakt. Alles moest aangeleerd af herin-
gericht worden: de schepen, de bemanning, de visscherij, de afzet. Die maatregelen waren echter te kortstondig, om het weerstandsvermogen der nijverheid op een normaal peil te brengen. Thans is er nog eens een nieuwe wending waar te nemen, hoofdzakelijk in het regiem der versche zeevisch, dat een nieuw leven aan onze visscherij verschaft heeft. Niets is in nationaal opzicht meer gewettigd. De doorslaande bescher-
ming der visscherij, om historische en economische redenen, zou een hoofdpunt van het Belgisch staatsprogramma moeten uitmaken.

Dit is voornamelijk waar ten opzichte der grootharing-
visscherij. Wij hebben, in 1936, 5 1/2 miljoen kil. versche haring voor 8 miljoen frank en 22 miljoen kil. gerookte of gezouten haring voor 34 miljoen frank ten zeer grooten deele uit Nederland ingevoerd. Het is een loodzware tol, die met wat tijdelijke opofferingen en krachtinspanningen zou kunnen afgeschud worden, mits den weg in te slaan door de gewone visscherij sedert een vijftal jaar aangewezen.

Het vraagstuk in dit opzicht gesteld is dubbel, ten gevolge van de gestadige ontwikkeling der treilharingnijverheid, die voor een ruim deel de drijfnetharingvisscherij kan vervangen en die door onze voornaamste vaartuigen met goed gevolg beoefend wordt. De drijfnetharingvisscherij blijft niettemin noodzakelijk om in al 's lands behoeften te kunnen voorzien. De ontwikkeling der treilharingvisscherij en de leefbaarheid der drijfnetharingvisscherij wezen dus het voorwerp onzer be-
kommeringen en strevingen.

DE HARING EN DE FISKUS IN BELGIE EN DE NABURIGE LANDEN.

Door K. DEZUTTERE,
Secretaris van den Hoogen Raad der Zeevisscherij, te Brugge.

Ingevolge inlichtingen verschaft door de Ministeriën van Financiën en van Buitenlandsche Zaken en volledigd door die vervat in de « North Atlantic Fisheries Yearbook » 1936 en door bijzondere inlichtingen, berust het Belgisch tol- en taksregiem op haringgebied, evenals dit der naburige landen, op vier wel bepaalde soorten, naar de bewerking die de visch ondergaan heeft.

Men heeft :

Ten eerste, de verse of bevrozen haring;

Ten tweede, de haring gezouten, gedroogd of gerookt, anders ingevoerd dan in dozen, teilen, korsten of andere dergelijke verpakkingen. Het geldt, met een woord, gezouten haring, zij weze ingepekelde, gerookt of gedroogd;

Ten derde, de haring anders ingelegd dan in zout of in dozen, teilen, korsten of andere dergelijke verpakkingen. Vallen onder de toepassing dezer bepaling, bijvoorbeeld, de rolmops in bokalen, de haringreepen in glaswerk;

Ten vierde en ten laatste, de haring ingelegd op allerlei manier, in dozen, teilen, korsten, enz. Dit betreft bijzonderlijk de haringkonserven in blikwerk.

Wij zullen opvolgendlijk den fiskalen toestand nagaan, zooveel mogelijk in internationaal opzicht, dezer vierdubbele indeeling.

I. — De verse of bevrozen haring, anders gezegd, de haring zooals zij komt van de schepen die de visch noch pekelen noch zouten.

Behalve de vereischte invoervergunning, is de invoer dier soort in België vrij van alle tolrechten. Slechts een overdrachtteks van 2.50 % is door den invoerder te betalen.

Zoo is het thans ook in Holland, waar kort geleden nog een tolrecht van 1 p. c. ad valorem, geheven werd. Daarenboven is de invoer beperkt op 40 % van de basisjaren 1930-1932.

In Frankrijk, daarentegen, beloopt het inkomrecht 64 frank

per 100 kil., zonder rekening te houden met een invoertaks van 2 % en de contingentteering.

In Engeland, bestaat het welgekende invoerrecht van 10 % ad valorem op de verse haring, zooals op alle ingevoerde verse visch.

Uitgezonderd de deviezenbeperking en de overdrachttaks van 2 %, bestaat de vrije invoer van verse haring ook in Duitschland.

Besluit : het Belgisch regiem is het vrijzinnigste aller beschouwde landen; ook beliep de invoer in ons land van verse haring, in 1936, de hoeveelheid van 5,745,100 kil., geschat op 8,288,000 frank.

II. — Gezouten, gedroogde of gerookte haring.

In België is de invoer nog eens vrij van alle tolrechten; maar in het opzicht der overdrachttaks, past het een zeer belangrijk onderscheid te maken. Er moet 10 % der waarde betaald worden op de gerookte haring, en slechts 5 % op de pekelharing en de gedroogde haring.

En het is hier dat de kat te koore komt. Inderdaad, wat gebeurt er ? Die vraag werd in het eerste Zeecongres, door verscheidene verslaggevers, maar al te duidelijk beantwoord. Voor de Nederlanders, met wie men om zoo te zeggen, alleen af te rekenen heeft, is **gerookte** haring anders niets dan **gedroogde** haring. De tolaangifte wordt dus meestal voor gedroogde waar gedaan en ingeklaard, met het gevolg dat de Fiskus een verlies van 5 % ondergaat en de inklaarder een besparing doet van hetzelfde bedrag.

Maar, zal men zich natuurlijk afvragen, kan de Belgische douanier, met de inning der taks gelast, dan geen gerookte van gedroogde haring onderscheiden ? Voorzeker wel; maar aangezien in het opzicht van het Tolwezen de beide soorten even vrij zijn van inkomrecht, ziet hij er niet te nauw naar. Het Beheer der Registratie kan, weliswaar, in het voorkomend geval, een onderzoek naar de echtheid der inklaaring instellen, maar dit is slechts het geval als het een Belgische invoerder geldt. Is het daarentegen een Hollandsche leurder, wat op groote schaal schijnt te bestaan, is dit bestuur feitelijk machteloos en blijft al het profijt voor den vreemdeling.

Hij doet er nog andere. De taks is 10 of 5 fr. ad valorem. De inklaarder zal er zich natuurlijk wel van wachten de volle handelswaarde van zijn invoer op te geven en zal

bijgevolg, dank zij dit spel, een tweeden voorsprong op den inlandschen voortbrenger kunnen nemen.

En wat gaat er ondertusschen om met den Belgischen rooker, die haring versch of gezouten invoert, om in zijn werkhuis voor den handel bewerkt te worden ?

Hij moet eerst 2.50 % overdrachttaks op de versehe of 5 % op de gezouten ingevoerde haring betalen, en daarmee heeft hij nog met den Fiskus niet afgerekend. Ingevolge koninklijke besluiten van 24 Februari 1935 en 28 Maart 1936, werd opvoegendlijk de transformatietaks op de rookerij vastgesteld op 5 % ad valorem, zoodat de rookerij een totalen last van 7.50 of 10 % ondergaat, terwijl de Nederlandsche rooker feitelijk zijn waar in België mits 5 % komt afzetten.

Erger nog. De Belgische groothandelaar, die ingevoerde gerookte produkten aan kleinhandelaars afzet, heeft daarvoor slechts een overdrachttaks van 2 1/2 per duizend te rekenen, terwijl de Belgische nijveraar, die ingevoerde haring rookt en daarna aan groot- of kleinhandelaars afzet, een overdrachttaks van 5 % moet in rekening brengen. Bijgevolg 2 1/2 of 5 % op zijn invoer versehe of gezouten haring, 5 % op de berooking en 5 % op den afzet. Een wezenlijke taksencascade !

Geen wonder dus dat de Belgische kleinhandelaars aldus genoopt worden de voorkeur aan Nederlandsche produkten te geven en dat, in dergelijke omstandigheden, de smokkel- en sluikhandel in haring, in ons land, door de Nederlanders op de spits gedreven wordt. De klachten der Belgische voortbrengers dienaangaande zijn eensgezind en hevig; doch dat onze noorderburen, spijs de grensbewaking, de verordening op den leurhandel en de politie der vreemdelingen, op groote schaal in hun opzet zouden gelukken, blijft voor ons een raadsel. Daarvoor kan de zorgeloosheid der gemeentebesturen, gelast met de politie van den leurhandel en van de vreemdelingen, alleen verantwoordelijk gemaakt worden. Wat er ook van zij, de wanverhouding der taksen schijnt voldoende om den neteligen toestand uit te leggen waarin onze haringrookerij verkeert, en die in 1936 gekenschetst was door een bijna totaal gemis aan afzet.

Daarvoor beloonen de Nederlanders zelfs nog niet met volstreckte wederkeerigheid. De invoer immers van gezouten haring, al of niet gedroogd of gerookt, wordt beperkt op

40 % van het gemiddelde nettoinvoergewicht van 1931-1932.

Ongeacht de contingentteering, is er in Frankrijk, boven de invoertaks op de verse haring, een vergunningtaks van 50 fr. per 100 kil. te betalen voor alle gezouten, gedroogde of gerookte haring.

In Duitschland bedraagt de invoertaks op de gezouten waar 9 mark per vat of 6 mark per 100 kil. en er moet rekening gehouden worden met de deviezenbepanking.

Engeland heeft geen concurrentie van vreemde haring op eigen grondgebied te duchten; ook is de invoer van alle bereide waar in Groot-Brittannië vrij.

De toestand der Belgische haringrookerij, ten opzichte der Nederlandsche concurrentie schijnt, in fiscaal opzicht, onuithoudelijk. Het is bijgevolg ook niet mogelijk zich het bestaan eener zelfstandige grootharingvisserij in te beelden, zoolang deze toestand aanhoudt. Het is immers de rookerij die het leeuwenandeel voor de volksvoeding gereed maakt. In 1936, werden er 22,090,800 kil. gerookte haring voor 34,079,000 frank ingevoerd.

III. — Haring onder vorm van rolmops, haringreepen, enz.

Hier wordt de toestand eenigszins voordeeliger voor onze nijverheid. Een tolrecht van 23 fr. per 100 kil. bruto valt te betalen, boven een overdrachttaks van 5 % op de waarde. Het is duidelijk dat men hier een nieuw gebied binnengaat; het geldt een artikel min den de gerookte haring voor de volksvoeding bestemd. Zooals voor de rookers, is de transformatietaks op de rolmops, enz., op 5 % bepaald.

In Nederland wordt dezelfde waar, zooals al degene ingelegd met azijn, gelei, specerijen, enz., belast met 1/2 gulden per 100 kil., plus 1/2% ad valorem, wat een wezenlijk verbiedend recht is.

In Engeland, zooals voor alle andere bereide haringsoorten, is er geen inkomrecht te betalen.

IV. — Haring ingelegd op allerlei manier, in dozen, teilen, korsten of dergelijke verpakkingen, dus haringkonserven meest in blikwerk.

In 1936, hebben wij 9,760,900 kil. geschat op 59,124,000 frank aldus ingelegde visch, waaronder de haring, ingevoerd.

De Belgische fabrikanten van haringkonserven staan er veel beter voor dan de rookers en nog beter dan de inleggers van rolmops. Zij worden immers beschermd door een in-

komrecht van 46 frank per 100 kil., plus een overdracht-taks van 5 %. Hun eigen transformatietaks overtreft dit laatste bedrag niet. Is in deze bescherming het geheim niet gelegen van de ontwikkeling, die deze nijverheid thans in ons land te gemoet gaat, en van de noodzakelijkheid voor onze visscherij met dezen vooruitgang gelijken tred te houden?

In Duitschland, is het recht toepasselijk voor dergelijke waar 6 Rm. per 100 kil.

In Nederland, zal het recht voorzien voor allerlei met specerij bewaarde visch toepasselijk zijn.

De slotsom van dit overzicht is duidelijk. Slechts een lichte verbetering schijnt noodig, enkel in fiscaal opzicht, om een Belgische haringnijverheid groeikrachtig te maken, namelijk dat de rookerij, wat het inkomrecht of de overdracht-taks betreft, bevoordeeld worde, met behulp eener uitkeering op het gewicht, die de balans ten voordeele der Belgische produkten doe overhellen; ook nog dat de smokkel-en sluithandel in haring krachtdadig onderdrukt worde, niet alleen door het Tolwezen, maar ook door de grensgemeenten, de Rijkswacht en het Beheer der Openbare Veiligheid, voor zooveel de leurhandel en de vreemdelingenpolitie erin betrokken zijn.

LA GRANDE PECHE DU HARENG ET LA CONSERVERIE BELGE.

Par M. DE HAECK,
Directeur de la S. A. Conserverie Globus, Denderleeuw.

Dans notre rapport, destiné au 1^{er} Congrès International de la Mer, en septembre 1936, nous avons insisté sur la nécessité de la reconstitution de la grande pêche au hareng et sur une réglementation plus sérieuse sur la pêche au maquereau, ceci afin de rendre non seulement possible, mais viable, une vraie industrie de la conserve de poissons, qui serait en rapport avec l'importance de nos possibilités et qui nous permettrait de pourvoir, par nos propres moyens, à tous nos besoins en « ces conserves » de poissons, dont la matière première est à la portée de nos bateaux.

Nous étions peut-être un peu dur pour les dirigeants de la Marine, finalement, nous avons obtenu gain de cause, et nous rappelons, avec une vive satisfaction, que quelques jours après la séance de clôture du Congrès, c'est-à-dire le 22 septembre 1936, vers 6 heures du soir, rentrait le premier bateau, avec un chargement de hareng du Nord, qui ne comportait pas moins de 450 à 500 paniers, après une absence de 5 jours à peine !

Cette date devrait rester une date historique dans les annales de notre pêcherie nationale, et ceux qui en comprendront l'importance ne l'oublieront jamais.

Ajoutons que l'honneur de cette innovation revient au bateau O. 88 « John », appartenant aux Pêcheries à Vapeur d'Ostende et commandé par le capitaine Léon Allary.

Pour compléter l'historique de cette première pêche, ajoutons que les conserveries, qui avaient, depuis la veille, passé leurs commandes, n'ont rien obtenu de ces 500 paniers, le tout ayant été absorbé par le commerce, à un prix dépassant de 50 % le prix prévu !

La preuve de l'existence d'une grande pêche au hareng de la Mer du Nord était donnée !

Le 10 octobre 1936, on nous annonce la rentrée triomphale d'un second vapeur qui, à l'instar du « John », s'est mis à cette

besogne si rémunératrice. Son chargement comprend 730 paniers de hareng, qui se vendent au prix intéressant de 65 à 75 francs le panier !!

Pour notre pêcheerie, il avait été démontré que la pêche au hareng de la Mer du Nord est viable chez nous; notre conserverie de son côté avait la preuve de ce que nos pêcheurs peuvent alimenter nos usines avec la plus grande régularité, chaque pêche ayant exactement demandé 5 jours !

Comme la première pierre de cet édifice formidable était posée, sans qu'un plan bien étudié et défini soit établi, il s'agit maintenant de s'en occuper. Nous avons comme devoir de nous occuper exclusivement de la conserverie belge proprement dite, et nous pouvons classer cette branche en deux catégories, selon qu'elle travaille soit :

1° du hareng salé;

2° du hareng frais.

Voyons d'abord les conserves de hareng salé.

Cette catégorie est, en Belgique, de loin la plus importante et ce tout simplement du fait que, faute d'apports réguliers de hareng frais, l'industrie s'est dirigée vers l'emploi de hareng conservé par le sel.

Notre population consomme des quantités énormes de hareng à la daube — le hareng grand'mère — que la ménagère, vrai « cordon bleu », prépare elle-même et que les plus occupées ou plus modernes achètent soit à la colporteuse régulière, soit à leur épicier, au moins une fois par quinzaine. Le rol-mops, un plus jeune frère du hareng à la daube, qui n'est qu'un hareng désarêté, prend la seconde place, tandis que les filets de hareng et les différentes spécialités à base de hareng salé, mis sur le marché ces derniers temps, clôturent la série.

Pour la préparation de cette gamme de conserves, nous estimons, en nous basant sur les chiffres de l'année 1935 et 1936, que la Belgique consomme annuellement environ 30,000 barils de hareng, ce qui représente environ 3,600,000 kilos.

Supposons un instant que nous puissions supprimer les importations et couvrir tous les besoins, quelle serait la tâche de nos armements ?

3,600,000 kg. représentent 72,000 paniers de hareng et, à la moyenne de 500 paniers par pêche, il nous faudrait pour la conserverie du hareng salé seulement 144 pêches, soit du 15 septembre au 30 novembre régulièrement 2 pêches par jour.

Viennent ensuite les conserves à base de **hareng frais**.

La consommation de ce genre de conserve est encore très minime et ceci principalement parce que nos usines, ne pouvant que rarement profiter de prix favorables, ne sont jamais parvenues à lancer une grande variété de conserves de cette catégorie.

Nous connaissons les harengs marinés au vin blanc, une conserve par excellence, mais nous les connaissons beaucoup trop peu, du fait que les prix de vente, assez élevés, empêchent le grand public d'en consommer régulièrement.

Nous pouvons, néanmoins, estimer la quantité de harengs absorbée par nos usines pour cette conserve à environ 600,000 à 700,000 kg. par saison !

Nous connaissons quelques bonnes spécialités, telles que les « Filets Albert » qui, à peine lancés, rencontrent le plus grand succès auprès de notre public.

Nous connaissons encore, sur une très petite échelle, les harengs frais à la gelée; mais la consommation de ces deux dernières conserves est tellement petite que nous n'en tiendrons pas compte dans cette étude.

Elle n'en existe pas moins la possibilité, si nos fabricants pouvaient disposer régulièrement de hareng frais à un bon prix, d'en créer une consommation très importante dans le pays, même sans parler des possibilités d'exportation qui, à un prix avantageux, sont énormes pour nos conserves stérilisées.

La présente étude ne serait pas complète si nous ne citions pas encore quelques exemples de ce qui se passe autour de nous.

Qu'avons-nous vu en France ? Les contingentements et les droits de protection en faveur de l'industrie de la conserve nationale ont augmenté tellement les prix des pilchards américains que ceux-ci ont été remplacés complètement par les « Pilchharengs » ou « Pilchards de harengs », tels que les fabricants français dénomment leurs fabrications, qui sont tout simplement des conserves de harengs !!

Les usines françaises produisent annuellement de 20,000,000 à 25,000,000 de boîtes de cet article !!

En Allemagne, le manque de devises et les droits d'entrée très élevés ont aidé à la constitution d'une « grande industrie » de la conserve du poisson. Et, il est très bizarre de constater

que, dans un pays aussi différent de la France, en ce qui concerne les aliments, on a eu le même succès avec le remplacement des Pilchards américains, qui s'appellent ici « Deutsche Fettheringe ».

Durant la campagne de 1935-1936, la production totale de cette conserve s'est élevée à 35,000,000/40,000,000 de boîtes !!

Citons encore toute une gamme d'autres conserves stériles de hareng, dans une variété infinie de sauces, et dont la consommation devient toujours de plus en plus grande.

Une autre possibilité de consommation de hareng frais en Belgique représente les harengs frits en boîtes. Cette conserve est complètement ignorée chez nous, du fait que nos usines ne peuvent les offrir à un prix assez bas pour tenter le consommateur à en faire l'essai.

Avant de clôturer cette série de conserves de harengs frais, disons encore un mot de toutes ces marinades fraîches que nous fournissent l'Allemagne et la Norvège, même le Danemark, la Suède et la Finlande.

Ce sont les harengs Bismarck, les Fettheringfilets, l'Appetit-Sild, les Brislings, les Kippers, les Kippersnaks, etc., etc.

Ceci dit, nous concluons, sans exagération, qu'à condition d'avoir des prix concurrents, la conserve belge peut fournir à la pêcherie un débouché de

3,600,000 kg.

700,000 kg.

4,300,000 kg. de hareng frais

ce qui porte le nombre de pêches de 500 paniers en moyenne au chiffre de 168 pêches par saison, sans parler de l'augmentation possible si nous pouvons être fournis dans de bonnes conditions.

Nous savons que cette théorie sera accueillie dans certains milieux « par un sourire », qu'on nous reprochera même de l'optimisme exagéré. Pourtant, voyons ce qui se passe chez nos voisins : l'Allemagne s'est créée sa flotte de hareng grâce à un soi-disant manque de devises; la France se rend de plus en plus indépendante, grâce aux contingentements et aux droits d'importation.

Faisons mieux; tenons-nous à nos principes libres-échangistes; laissons jouer la concurrence et battons-les par les prix.

Nous avons à notre disposition **plusieurs facteurs** par rapport à nos voisins, par exemple, change favorable, salaires normaux, transports plus courts. Alors, faisons l'essai... l'essai en grand cette fois.

Et si au début quelques fabricants continuent à donner leur faveur au hareng importé, laissons-les faire ! Ils se guériront bien vite eux-mêmes de cette maladie qui s'appelle « tradition », pourvu que notre pêche nationale soit offerte à des prix favorables.

Prix favorables ! Voilà toute la question. Prix favorables, voilà la chose difficile à faire comprendre à nos armateurs !

N'oublions pas que vendre ses pêches à un bon prix, disons plutôt à un prix trop élevé — car c'est bien cela qui se passe le plus chez nous — est un « jeu » bien agréable, mais combien dangereux.

Vendre trop cher équivaut à rendre une marchandise inaccessible, non populaire, inconnue ; c'est diminuer de jour en jour la consommation, donc fermer un débouché. C'est le danger le plus grave que puisse courir une industrie car, après quelques années, le consommateur, qui s'est habitué à consommer autre chose, ne pense même plus à l'existence de poisson ou de conserve de poisson !

Si nos armateurs veulent se donner la peine d'étudier ce sujet, ils se rendront compte de ce que jusqu'à présent ils ont souvent péché en ne voyant que l'intérêt « direct ».

Malgré des centaines de leçons, bien chères souvent, nous avons constaté qu'il suffit qu'un bateau rentre d'un certain lieu avec une bonne pêche, pour que dans la « ruée vers l'or » plusieurs bateaux se rendent à la même place, reviennent également avec de bonnes pêches, inondent le marché, font tomber les prix à quasi rien, puis abandonnent tous à la fois la pêche miraculeuse !

Non ! Non ! Non !! Ce n'est pas cela qu'il nous faut ; ce n'est pas de cette façon là que l'on parviendra à augmenter la consommation du poisson ou de la conserve de poisson ; ce n'est pas la façon de faire fleurir notre pêcherie nationale !

Il nous faut une ligne de conduite bien raisonnée et bien indiquée. Il nous faut régulièrement assez de poisson de toute catégorie, de telle sorte que nos prix et nos apports permettent à nos conserveries de fabriquer des produits de choix, à des prix battant toute concurrence extérieure, des conserves de

telle qualité et de tels prix que le consommateur soit tenté de faire un essai; il faut arriver à habituer la population à consommer régulièrement « sa conserve de poisson » et de cette façon nous arriverons à rendre la conserve de poisson belge « indispensable » et, à ce moment, le but sera atteint !

A ce moment, la pêche aura derrière elle autant de millions de consommateurs à nourrir; à ce moment là, nos conserveries s'efforceront d'augmenter toujours la consommation, par la création de nouvelles spécialités, nouveaux emballages, nouvelles réclames!! Et alors seulement nos armateurs auront enfin compris que ce sont eux et eux seulement qui ont, durant tant d'années, empêché l'existence d'une vraie industrie de la conserve de poisson... et du tort qu'ils se sont fait à eux-mêmes !

Armateurs et industriels doivent marcher la main dans la main et avoir comme devise :

« Produire beaucoup — produire du bon à bon compte ».

Les observations qui précèdent visent spécialement le hareng de chalut, pêché par nos grands bateaux, pendant les mois d'été.

Nous pouvons travailler partiellement avec du hareng de chalut, mais le hareng de filet nous est indispensable pour faire les conserves, qui sont à mettre en stock et dont nous devons fournir la clientèle jusqu'au début de la saison suivante.

On comprend, en effet, que pour des conserves qui sont à emmagasiner aussi longtemps, il faut une matière première de toute première qualité et de toute fermeté.

DE HARINGVISSCHERIJ EN DE ROOKERIJ.

Door Ant. VAN DEN ABEELE,
Secretaris der Syndikale Kamer van Haringrookers en -Inleggers,
te Brugge.

In de laatste tijden, werd er veel gezegd en geschreven over de haringrookerijen, inleggerijen en haringhandel in ons land, en het mag verheugend genoemd worden dat men zich in zekere middens — bijzonderlijk sedert het laatste Zeecongres, te Oostende — rekenschap heeft gegeven van het belang dezer nijverheid, welke als de voornaamste factor voorkomt voor een mogelijke toekomstige uitbreiding onzer haringvisserij.

Het lijdt geen twijfel dat de Belgische haringrookerijen en inleggerijen steeds van het buitenland hebben afgehangen, voor het betrekken hunner noodige grondstoffen, zooals drijf-netharing, zoowel pekel — als steur — en maatjesharing, en in ruime mate verse haring.

Een der redenen hiervan is dat de Belgische reederijen enkel de treilharingvisserijen beoefenen en dit slechts gedurende een tweetal maanden van het jaar; voor het overige dient al de haring, noodig voor het verbruik in ons land, van het buitenland betrokken te worden.

Bestaat er mogelijkheid om dezen toestand te wijzigen, en ware het niet van belang voor onze nationale economie dat er meer Belgische haring gevischt en gebruikt worde, om min vreemde te moeten invoeren?

Heel natuurlijk zal iedereen daar bevestigend op antwoorden, en dit is maar redelijk, want het niet dat meerdere redenen bestaan welke dit in de huidige omstandigheden totaal onmogelijk maken.

Zooals reeds gezegd, kent de Belgische reederij enkel de treilharingvisserij, welke slechts gedurende een heel kort tijdperk van het jaar beoefend wordt, meest op de Smalls- en Fladengronden, en deze haring wordt alleen versch aangevoerd. Deze soort, uiteraard zeer vet, kan door de rookerij slechts voor beperkte doeleinden gebruikt worden, bijzonderlijk voor het bereiden van ongezouten, en dus onbewaarbare artikelen, zooals kippers en zoete haring; zij is niet aanwend-

baar voor konservern of voor inleggerij; er kan geen pekelharing van gemaakt worden, en zij is zelfs moeilijk houdbaar in gezouten toestand, tenzij door bijzondere zorgen, daar zij door haar hoog vetgehalte spoedig ontbindt en bederft.

Hieruit volgt dus dat deze haring niet geschikt is voor alle bereidingen, alhoewel de mogelijkheid bestaat om er grootere hoeveelheden, die ouden kunnen aangebracht worden door onze schepen, te zien gebruiken door onze rookerijen.

In 1936, hebben de Belgische treilers er 2,274,450 kilos aangebracht voor een waarde van 3,888,854 fr., waarvan zeker 90 % door onze rookers werden aangekocht; benevens deze hoeveelheid werd er nog een grooter kwantum ingevoerd, hetzij 5,745,100 kilos voor 8,288,000 fr. meest van Frankrijk, Engeland, Noorwegen en Holland. Alleen van dit laatste land betrok België 3,337,806 kilos verse haring, voor een waarde van 3,200,000 fr. (gulden à 16 fr.); men kan aannemen dat het grootste deel hiervan zeker voor verbruik in onze rookerijen bestemd was.

Onze rookerijen en haringhandel zien zich dus verplicht de noodige grondstoffen uit het buitenland te betrekken, van waar er bijna gansch het jaar door haring kan verkregen worden; de haringvisserij in Engeland en Holland begint inderdaad ongeveer op het einde van Mei, en loopt door tot Januari; vanaf deze maand tot half Maart, is de Noordsche visscherij werkzaam.

De haring, die het meest in ons land gebruikt wordt, is de Hollandsche drijfnet-haring, waarvan er elk jaar aanzienlijke hoeveelheden ingekocht worden.

In 1936, beliep de invoer van deze herkomst 19,859,250 kilos voor een waarde van 22,228,592 fr., wat drie maal meer bedraagt als de uitvoer van dezelfde soort haring naar Duitschland, dat voorheen de grootste afnemer was van Holland; deze plaats in nu door België ingenomen.

De kwaliteit dezer drifterharing is uitnemend voor het rooken, zoowel als voor den inleg, en als zij op zee geakaat is, is het de beste pekelharing die verkrijgbaar is. De Hollandsche visschers zijn daaromtrent de eenigen die hun haring levend op zee inzouten en kaken, en hierdoor bekomen zij een niet te evenaren kwaliteit; hun haring gevangen op den Engelschen wal heeft als hoedanigheid dat hoe langer zij ingezouten is, hoe beter de kwaliteit wordt, en zij kan wel een jaar in het zout bewaren, zoodat de haringrookers nooit voor deze soort bederving dienen te vreezen, zooals het

met de treilharing steeds na korten tijd gebeurt; en wat meer is, kunnen de rookers der eerstgenoemde soort hun provisie opdoen om, gedurende het grootste gedeelte van het **jaar, over de noodige grondstoffen** te beschikken, om de markt regelmatig te kunnen voorzien. Hieruit blijkt dat de Belgische rookerijen en inleggerijen noodgedwongen, voor omtrent het totaal hunner behoeften, van het buitenland afhangen.

Wij komen nu op de vraag terug in het begin van dit verslag gesteld : is het mogelijk dat onze haringrookerijen meer Belgische en minder vreemde haring zouden gebruiken ? Wij aarzelen niet daar ontkennend op te antwoorden, en dit omdat, in de huidige omstandigheden, langs de eene zijde de Belgische haringrookerijen in zulk een slechten economischen toestand verkeerden, zooals het ten andere voldoende gekend is, dat zij bijna onleefbaar geworden zijn, ten gevolge van den vreemden dumping, die zich op onze markt vrij uitoefent, en langs den anderen kant, omdat de Belgische vloot heelemaal niet uitgerust is en over de vakkundige bemanning niet beschikt, om de soorten haring aan te voeren, welke de rookerijen en inleggerijen noodig hebben, om tegen de vreemde concurrentie op te gaan.

Naar onze meening, zal het nutteloos zijn een Belgische drijfnetvisserij tot stand te brengen, indien de afzet harer produkten niet verzekerd is; deze afzet is alleen in de haringrookerijen en inleggerijen gelegen.

Zou er dus niet eerst dienen uitgezien te worden om deze nijverheden terug leefbaar te maken, en in de mogelijkheid te stellen hun vroeger verloren afzet wederom te bemachtigen, bijzonderlijk op eigen markt, en hunne voortbrengst terug tot een normaal peil te brengen? Verliezen wij niet uit het oog dat vorig jaar uit Holland alleen 2,383,390 kilos gerookte haring naar België werden uitgevoerd, wat voor het minst een gewicht van 5,000,000 kilos of 50,000 vaten gezouten haring vertegenwoordigt. Er dienen dus in de eerste plaats maatregelen genomen te worden om den toestand wederom gezond te maken, in het voordeel der Belgische rookerijen en inleggerijen, welke dan in de mogelijkheid zouden zijn zelf deze hoeveelheden te bereiden, niet alleen in het belang onzer nijveraars, maar ook om meer werkkrachten in de rookerijen, inleggerijen en de aanverwante nijverheden te werk te kunnen stellen.

Wanneer onze rookerijen wederom de klienteel op eigen markt kunnen terug winnen, zal dit ook een gunstig gevolg

hebben voor onze treilharingvisserij, daar de rookers heel natuurlijk voor hun aankopen van versche haring, de voorkeur zullen geven aan deze welke zij zich ter plaats aan betere voorwaarden dan op de vreemde markten zouden kunnen aanschaffen.

Wij meenen te mogen besluiten door de hoop uit te drukken dat er weldra een goede oplossing voor dezen onbevredigende toestand zal gegeven worden dit ten goede zoowel van de haringrookerijen als van de reederijen, daar de beide nijverheden van gelijk belang zijn, en alles te winnen hebben bij een wederzijdschen heropbloei.

DE HARINGVISSCHERIJ EN DE REEDERIJ.

Door Barth. OVERZIER,
der Firma Brunet & Cie, te Oostende.

In de haringvisserij onderscheidt men verschillende vangmethoden, waarvan het visschen met de drijfnetten en het zoogezegde haringtreilen- of korren, het drukst worden beoefend.

I. — De Treilharingvisserij.

Het treilen of korren met het sleepnet wordt door de Belgische stoomtreilers voornamelijk gedaan in het Kanaal (Smalls vischgronden), terwijl ook, al zij het ook in mindere maat, de Noordzeevischgronden worden bewerkt.

Onze Oostelijke geburen, de Duitschers hebben de treilharingvisserij gedurende de laatste jaren buitengewoon ontwikkeld. Hoofdzakelijk wordt er in de Noordzee gevischt met stoomtreilers, en wel voornamelijk op de Doggerbanken en den Fladengrond. Zij maken daarbij gebruik van een speciaal vischnet, dat op een bijzondere manier wordt uitgezet en waarmede doorgaans groote hoeveelheden haring worden gevangen. Dit stelsel is intusschen ook aan onze visschers bekend geworden en, over het algemeen, worden er gunstige resultaten mede bereikt. Ingevolge de statistieken, werden er in het seizoen 1936, door de stoomtreilers van de havens van Altona, Wesermunde en Cuxhaven, 2,690,000 manden verse haring aangevoerd en verkocht aan den gemiddelden prijs van Rm. 8.25, of ongeveer 100 Belgische frank per zentner (50 kilos).

Het grootste gedeelte van den aanvoer, die nagenoeg geheel in Duitschland blijft, werd afgenomen door de konservefabrieken en rookerijen. Voor de Deutsche reeders is deze treilharingvisserij dus zeer loonend.

Dat de Deutsche industrie in staat is, niettegenstaande den buitengewoon grooten aanvoer, alles glad uit de markt te nemen en steeds een behoorlijken, voor onze begrippen zelfs hoogen, prijs kan betalen, is in de eerste plaats het gevolg van den grooten afzet in eigen land.

De haring wordt er gerookt en op ontelbare manieren verwerkt tot zeer smakelijke konservern, welke een belangrijk deel uitmaken in de voedselvoorziening van het volk. De productieomvang der konserverfabrieken bedroeg, voor het jaar 1936, niet min dan 135 millioen Reichsmark (in Belgische franks 1 milliard 620 millioen, tegen 88 millioen Reichsmark voor het jaar 1933).

Van Regeeringswege wordt de haringindustrie in Duitschland beschermd door deviezen- en andere contingententeeringsmaatregelen, wat betreft den invoer van verse haring, terwijl er bovendien voor de gezouten haring een invoertaks wordt geheven; vandaar dat gedurende het groote haringseizoen in de Noordzee, geen vreemde haring wordt ingevoerd.

Sedert eenige jaren, is men ook in Duitschland begonnen de haring op zee te kaken en gezouten in tonnen te verpakken, naar het voorbeeld der Hollandsche reederijen. De Hollandsche export van gezouten haring naar Duitschland werd hierdoor, gedurende het seizoen 1935/1936, met 80 % verminderd. De invoerrechten op gezouten haring werden intusschen gebracht op. Rmk 9.00 (Belgische franks 108.00) per vat; voor bewerkte haring, op Rmk 12.00 (Belgische franks 144.00) per vat.

Ook in Polen heeft men het belang van een eigen haringvisserij ingezien en, met behulp van Hollandsche vaklieden, werd een reederij opgericht welke uitsluitend de drijfnet-haringvisserij beoefent, met als thuishaven Gdynia.

De Belgische aanvoer van treilharing, aangebracht door de stoomschepen gedurende het afgelopen seizoen, bedroeg 2,275,450 kil. aan gemiddeld fr. 1.71 per kilo. Dit is een prachtig resultaat en bewijst het kunnen van onze reeders en visschers. Het is te voorzien dat de aanvoer, wind en weder dienende, dit jaar nog grooter zal worden. Immers er werden tientallen nieuwe eenheden aan onze visschersvloot toegevoegd, prachtige groote schepen met sterke motoren, terwijl er nog verscheidene op stapel gaan. Met recht kan worden gezegd dat onze haven Oostende het modernste materiaal van het vasteland bezit. Dat men het zoo ver hoeft kunnen brengen is hoofdzakelijk te dankwijken aan de beschermende maatregelen onzer Regeering, in uitvoering gebracht door het Beheer van het Zeewezen.

Uit finantieel oogpunt bezien, was het afgelopen seizoen voor onze reeders en bemanningen zeer bevredigend. Een goed haringseizoen kan voor een reederij, die min gunstige resultaten met de versche vischvangst boekte, veel goed maken.

Waren de reeders en visschers tevreden, hetzelfde kan niet worden gezegd van de industrie, afkoopster der haring. De haringrookers, helaas, maken bijzonderlijk slechte tijden door. Er wordt door hen hard gewerkt; haringrooken is een slameur. Vóór dag en dauw zijn zij reeds in de weer; tot laat in den nacht wordt er gewerkt en toch schijnen de resultaten weinig bevredigend te zijn.

De reden van de moeilijkheden der rookers? Het is de overgroote invoer van versch en gerookt goed van het buitenland, hetwelk in ons land in onbeperkte hoeveelheden kan binnengebracht worden. Voornamelijk Holland en Engeland overstroomden de markt en hierdoor wordt aan de Belgische rookers een behoorlijken afzet in eigen land ontnomen. De invoer van gerookte of gezouten haring bedroeg in 1936 niet min dan 22 millioen kil.

Er dient hier iets te worden gedaan. Onze haringvisserij mag niet te niet gaan, bij gebrek aan afzet.

De belangen van reeders, handelaars en rookers gaan in dezelfde richting. Daarom dienen de rookers te worden gesteund. In Holland heeft men den invoer van onze kleine ijle treilharing, aangebracht door de motorsloepen, gecontingenteerd tot op 40 % van den gemiddelden invoer gedurende de jaren 1932, 1933 en 1934, welke jaren voor onzen export zeer ongunstig waren, in verband met den geringen aanvoer; zoodat men mag rekenen dat slechts ongeveer 20 % van den invoer gedurende het jaar 1934, mag worden binnengevoerd.

Ook Engeland en Frankrijk hebben, zooals bekend, contingenteringsmaatregelen getroffen, terwijl Frankrijk bovendien nog een zeer hooge invoertaks heeft.

Het ware zeer te menschen dat ons Ministerie van Zeezezen deze kwestie eens van nabij deed onderzoeken, om na te gaan op welke manier doeltreffende hulp zou kunnen geboden worden.

II. — De Drijfnetharingvisserij.

Het is bekend dat België jaarlijks een groote hoeveelheid gezouten of gerookte haring invoert en, ingevolge de

officieele statistiek, bedroeg deze invoer gedurende het vorig jaar 22 miljoen kilos, voor een waarde van 34,000,000 fr., waarvan door Holland voor 19 miljoen kilos geleverd werd.

Voor de niet ingewijden in de zeevisserij, mag het vreemd lijken dat onze nationale industrie dezen tak van bedrijf, namelijk de haringvisserij met de drijfnetten, niet beoefent. Wij willen daarom de oorzaak daarvan eens nader onderzoeken en nagaan of een dergelijk bedrijf voor onze visserij levenskracht heeft.

In vroegere jaren, werd de drijfnetvisserij inderdaad ook door onze Vlaamsche visschers beoefend en het zal nu ongeveer een eeuw geleden zijn, dat de laatste haringrederij verdween. Er werd nadien nog wel eens met een enkel vaartuig geprobeerd; o. a. herinneren wij hier aan de pogingen van de maatschappij « Delta » en van de « Ibis », verder van de Firma Carbonez, welke echter niet de gewenschte resultaten brachten.

De huidige generatie is met de bijzonderheden van dit bedrijf niet meer vertrouwd en, behoudens enkele kleine vaartuigen van de havens De Panne en Nieuwpoort, welke met eenige drijfnetten op de kust plegen te visschen, geven de visschers de voorkeur aan het haringkorren, omdat deze manier van visschen min kostelijk en ook veel gemakkelijker is, alhoewel de resultaten geheel verschillend zijn, voor zoover men het haringkorren of treilen met de drijfnetvisserij vergelijkt.

De beste kwaliteit haring, waarvan wij ieder jaar zooveel invoeren ten behoeve van onze rookerijen en konservenfabrieken, is afkomstig van de drijfnetvisserij en wordt, zooals reeds hierboven gezegd, voornamelijk door Holland geleverd.

Indien deze manier van visschen door Belgische reeders opnieuw zou worden toegepast, zullen onze visschers daartoe van het begin af moeten opgeleid worden. Deze opleiding zou ongetwijfeld het best door Hollandsche visschers kunnen gedaan worden, welke in vroeger jaren de Duitschers reeds hebben aangeleerd en nu onlangs ook de Polen met deze visscherijmethode vertrouwd gemaakt hebben. In hoever deze opleiding praktisch kan worden uitgevoerd om tot eenig resultaat te komen, zal afhangen van de beschikbare visschers welke aangeleerd zullen worden.

Het is immers noodzakelijk dat met jonge krachten wordt

aangevangen en deze zijn werkelijk niet in overvloed te vinden, voor het oogenblik. Het visschen en de arbeid aan boord van een drijfnetvisschersvaartuig, welk de haring aan boord kaakt en inzout, is niet gemakkelijk en, in vergelijking met het haringtreilen, eerder zwaar te noemen.

Het past ook het vraagstuk in het opzicht van de vaartuigen, het scheepstuig en de bemanning te onderzoeken.

a) Voor den aanvoer van verse haring.

Het kleiner model onzer motortreilers, voornamelijk deze zonder bak of verhoogd voordek, zal mits eenige veranderingen, wel geschikt zijn voor het visschen met het drijfnet, zoo de haring in verse of licht gezouten toestand wordt aangevoerd.

De netten en de reep zullen in het vischruim geborgen kunnen worden, terwijl een kluis in het voordek zal moeten gemaakt zijn, om den reep te laten doorloopen.

Wat de bemanning aangaat, deze zal voor deze soort van schepen uit ten minste 12 man bestaan, waaronder dan 5 Belgen, welke opgeleid moeten worden. Deze moeten van het begin af worden aangekweekt, aangezien de uitrusting over het algemeen ingewikkelder is dan een buitenstaander wel zou vermoeden. Toch zou het aanbeveling verdienen een proef te nemen met het drijfnet op de visscherij in het Kanaal en op de ijle haringgronden, in plaats van het haringkorren dicht onder de kust binnen de driemijlengrens, hetgeen toch moeilijk een geregelde visscherij kan worden genoemd. De Hollanders hebben, in de laatste jaren, aan de Kanaalvisscherij meer uitbreiding gegeven, en de Engelsche drifters bereikten in het afgelopen seizoen goede resultaten. Het is de eerste maal dat de Engelsche drifters de visscherij op de ijle haring aan de Franche kust hebben beoefend, in tegenstelling met de gewoonte om tegen het begin van December te eindigen.

b) Voor den aanvoer van gezouten haring in vaten.

Indien buiten het Kanaal wordt gevischt en de haring aan boord wordt gekaakt en gezouten in tonnen, hetgeen voornamelijk wordt gedaan met de vangsten op de Doggerbank

en de Engelsche kust, dan heeft men schepen noodig met veel bergruimte. Het model der Hollandsche motorloggers is voor deze visscherij het meest geschikt, doch het zou aanbeveling verdienen de schepen wat grooter te doen bouwen, en ze te voorzien van zwaarder motoren, zoodat zij zullen geschikt zijn om de treilvisscherij te beoefenen, na afloop van de haringteelt. Er dient vooral aandacht te worden geschonken aan de bergruimte. De Hollandsche loggers, welke hoofdzakelijk de haringvisscherij beoefenen, hebben meest kleiner motoren van 80 à 100 P. K. De mazouttanks nemen dus, in evenredigheid met de motorsterkte, niet veel plaatsruimte in, zoodat in het voorschip ongeveer 500 vaten haring kunnen geborgen worden.

Indien men de schepen zou inrichten en voor de haringvisscherij en voor het treilen, zou een motor van 300 P. K. moeten worden voorzien, in schepen van ongeveer $32 \times 6.80 \times 3.50$ m., zoodat, in aanmerking genomen een logies voor 14 man, een bergplaats voor de vleet en reep, en tanks kunnende ongeveer 25,000 liter mazout bergen, een lading van rond de 700 vaten haring aan boord kan genomen worden.

In de Noordzee wordt gevischt met de zoogezegde Schotsche vleet en indien men 130 à 150 netten zou schieten, metende elk ongeveer 26.50 m. speerreep, wordt in totaal ongeveer 4,000 meter net uitgezet.

De bemanning bestaat uit 15 man en is als volgt verdeeld : schipper; stuurman; motordrijver; 2^{de} motordrijver; 6 matrozen; 1 lichtmatroos; 1 oudste; 1 jongste; 1 reepschieter; 1 afhouder. De 2^{de} motordrijver of smeerder werkt indien noodig ook aan dek.

In hoever een gedeelte van deze bemanning uit Belgische visschers kan bestaan is moeilijk te beoordeelen. Indien met 7 Belgen op een bemanning van 15 zou kunnen gevaren worden, ware dit een goede manier om onze visschers rap aan te leeren. De rangen van lichtmatroos tot afhouder zouden Belgen zijn, alsook de motordrijver en de smeerder.

Het in exploitatie brengen van een of meer van deze schepen vergt een vrij aanzienlijk kapitaal. Verder zijn er de moeilijkheden voor de huisvesting en verzorging van de vreemde visschers en van het personeel aan land, voor het klaar maken en onderhouden van de vleet en de verdere uitrusting, hetwelk voorloopig, uitsluitend, door de Hollandsche vaklieden zal moeten geschieden.

Een minder kostbare manier om te weten of een dergelijke exploitatie levenskracht kan hebben, ware het huren van eenige Hollandsche motorloggers en deze onder Belgische vlag te doen varen, gedeeltelijk bemand met Belgische visschers om de visscherij aan te leeren. De steun van de Regeering is voor het tot stand komen en inrichten van een drijfnetharingreederij onmisbaar.

Deze steun zou zich moeten uitstrekken tot het mogelijk maken van het bouwen van schepen, ingericht hetzij uitsluitend voor de drijfnetharingvisscherij, hetzij gecombineerd met de treilharingvisscherij, zooals b. v. in Duitschland wordt gedaan. Verder, tot het tusschenkomen in de kosten van de opleiding der Belgische bemanning afgezien van beschermingsmaatregelen voor den normalen afzet, om het bestaan dezer visscherij te verzekeren.

Het ware wenschelijk dat de bevoegde besturen een grondige studie zouden doen omtrent deze steunmiddelen en hunne praktische aanwending, teneinde het onze nationale visscherij mogelijk te maken, dezen tak van bedrijvigheid op définitieve en praktische wijze terug op te werken.

HET OUDERDOMSPENSIOEN DER ZEEVISSCHERS.

Schema eener wettelijke oplossing.

Door K. DEZUTTERE,
Secretaris van den Hoogen Zeevisscherijraad, te Brugge.

Dit is voorzeker een ingewikkeld vraagstuk, ingewikkeld uit hoofde van de technische moeilijkheden, voornamelijk voor niet specialisten, die het oplevert; ook uit hoofde van het verschil dat de landelijke nijverheden met de zeenijverheid aanbieden; ingewikkeld daarenboven ten gevolge van het even groot verschil dat de verscheidene bedrijfstakken der zeevisscherij onderling, wat hun innerlijke en economische structuur betreft, kenschetst.

Het past niet naar onze bescheiden meening, den opbouw van het visscherspensioen op te vatten naar het beeld en de gelijkenis van hetgeen in de kapitalistische grootnijverheid, dank zij bijzondere hulpbronnen en een uitzonderlijk weerstandsvermogen, kan verwezenlijkt worden. Wij bedoelen hier uitdrukkelijk het koolmijnwezen, met hetwelk de zeevisscherij, in romantisch opzicht ten minste, kan gelijk gesteld worden, en welks ouderdomsrentestelsel van de belanghebbenden een bijdrage vereischt, die 8 p. c. der loonen belooft.

Acht percent op de gemiddelde maandloonen der visschers, zooals zij voor den dienst der gemeenschappelijke kas voor de zeevisscherij voor een middelmatig vaartuig, met vijf koppen bemand, vastgesteld zijn, maakt een *maandelijksche bijdrage* uit van 480 fr. Deze 8 p. c. steekt dus geweldig af tegen de 2.66 p. c. door de gewone pensioenwet, als grondslag voor de berekeningen aangenomen. Op deze 480 fr. zouden 300 fr. door den reeder-stuurman alleen te betalen zijn. Past deze bijdrage toe op de kleine kustvaart, zelfs met de vermindering die de lagere verdiensten kenschetsen en men komt tot onaannemelijke uitslagen.

De Belgische zeevisscherij, in haar overgrootte meerderheid, is geen kapitalistische uitbating, zij wordt integendeel best vertegenwoordigd door den reeder-stuurman, puik der visschersbevolking, die den eigendom van zijn visscherijtuig, het vaartuig dat gansch het familiebezit uitmaakt, inbegrepen, op veel

opoffering en veel durf gevestigd heeft; die erop zwoegt even zwaar als zijn manschappen en den last van het gansche avontuur, somtijds met verlies te torsen heeft. De ondervinding der laatste jaren heeft meer dan ooit bewezen dat de toekomst der nijverheid in de uitzettingskracht van dezen bedrijfsvorm gelegen is.

De pensioensbijdrage is ook de eenige niet waarin de reeder te voorzien heeft; de verzekering van zijn bezit tegen het zeegevaar, tegen de beroepsongevallen van de schepelingen en van hemzelf, de compensatiekas voor familievergoedingen, de stedelijke visscherskas, stellen hem eischen, die ruimschoots die bijdrage overtreffen en die, ten slotte, in het nijverheidsleven eenig zijn.

Deze beschouwingen gelden ook, al zij het in een minder maat, ten opzichte van de ontwerpen van pensioenwet, destijds door oud-minister Baels opgevat, en in dewelke de bijdrage op 5 p. c. voorzien was, voor een pensioen op 55 jarigen leeftijd, of 4 p. c. voor dit op 60 jarigen onderdom. Zij gelden insgelijks ten opzichte van het pensioenstelsel ten behoeve van het scheepspersoneel der Belgische koopvaardij, onlangs tot stand gebracht, stelsel waarin de stortingen door de belanghebbenden te doen 6 t. h. bedragen, mits verzekering nochtans, niet alleen van den ouden dag, maar oock van de voorbarige werkonbekwaamheid, het ziektegevaar, etc.

De zeevisscherij in haar geheel kan zeer redematig bij de middelmatige landelijke nijverheden gerangschikt worden, en het bedrijf van den reeder-stuurman beter nog bij dit der neringen en ambachten, op dewelke de algemeene pensioenswet van 14 Juli 1930, gewijzigd door de besluit-wet van 30 Maart 1934 toegepast wordt. De toepassing dierzelfde wet op de zeevisscherij werd overigens sedert geruimen tijd doorgedreven, zonder dat er ooit daardoor ernstige misstanden ontstaan zijn. Zoo deze toepassing niet geheel en al beantwoordt aan de gewettigde verzuchtingen der visschers, gesteund op de eigenaardigheid en de lastigheid hunner arbeidsvoorwaarden, en de uitsluiting van den reeder-stuurman moet men er dadelijk bijvoegen dat dit hieruit voortkomt dat men tot nu toe in deze wet de aanpassing op die voorwaarden niet gezocht heeft, die haar tekst uitdrukkelijk voorziet.

Wij zullen bijgevolg die wet vluchtig overloopen, zonder stil te blijven bij bijzonderheden en technische uiteenzettingen, die voor gewone toehoorders anders niets zouden teweeg

brengen dan verwarring en misverstand. De ondergeschikte kwesties zijn voor de vaklieden.

Het maandbedrag der stortingen te doen, krachtens de voormelde wet, door den belanghebbenden visscher, eenerzijds, en door zijn bedrijfshoofd, anderzijds, wordt op het betaalde loon berekend. Indien dit loon bijv. meer dan 200 fr. per week beloopt, zal de storting fr. 12.50 per maand voor elkeen beloopten, dus 25 fr. tezamen, uitgezonderd voor den jongen, voorwien zij gezamenlijk op fr. 12.50 mag geschat worden. Voor een middelmatige uitbating, zooals hooger aangewezen, maakt dit per maand 113 fr., waarvan 69 fr. ten laste van den reeder en 44 fr. ten laste der schepelingen.

Deze stortingen, vermeerderd met de staatstusschenkomsten, verschaffen aan den visscher een ouderdomsrente, laat ons zeggen, om in de middelmaat te blijven, van 3,600 fr., die ingaat, naar de keus van den verzekerde, op zijn geboortedag, tusschen zijn 60^e en 65^e jaar. Om de uitbetaling ervan vóór het 65^e jaar te bekomen, moet de verzekerde dit maar aanvragen, 12 maanden vóór den bepaalden tijd. In dit geval, nochtans wordt de rente in verhouding met de vervroegde ingenottreding verminderd.

Deze bepalingen stellen ons tegenover een eerste gewichtige vaststelling. De zeevisscher, zooals ten andere alle andere arbeiders, kan een ouderdomsrente aan 60 jaar bekomen, doch niet het volle pensioen, waarop de normale stortingen op 65 jarigen ouderdom recht geven. In deze leemte, zullen wij doen uitschijnen, kan voorzien worden.

Altijd mits dezelfde stortingen, wordt er aan de overlevende weduwe van een afgestorven verzekerde een levenslange rente uitgekeerd, schommelende tusschen 35 en 50 p. c. van de verworven rente van den afgestorvene, rekening houdende met elks leeftijd. De visschersvrouw overigens, kan mits persoonlijke stortingen, vanaf den ouderdom van 55 jaar, een eigen pensioen aanwerven, ook met evenredige vermindering.

Nog, mits dezelfde stortingen, wordt de weduwenrente vermeerderd met een tegemoetkoming van 240 fr. 's jaars per kind min dan 16 jaar oud; als de weduwe sterft, wordt deze tegemoetkoming op 420 fr. gebracht.

Met dit alles worden de mogelijkheden in de wet besloten nog niet uitgeput. Krachtens bijzondere bepalingen, kunnen de arbeiders, werkzaam in bijzonder ongezonde nijverheden, de ingenottreding van het ouderdomspensioen vaststellen vanaf het 55^e jaar. In dit geval, worden de bijdrage van den belanghebbende en die van het bedrijfshoofd eenigzins verhoogd. In het typisch geval hooger aangestipt, zou die bijdrage belooopen, niet fr. 12.50 per maand voor den visscher en den stuurman en fr. 6.50 voor den jongen, maar 18 fr. voor de eersten en 10 fr. voor den tweede; dit maakt alles teamen 164 fr. per maand, waarvan juist 100 fr. ten laste van den stuurman.

In die aangelegenheid, blijft de normale staatsbijdrage 50 p. c. van het door de stortingen aangeworven pensioen, maar de rentevermeerdering voor hen die uit hoofde van hun ouderdom het vereischte getal stortingen niet doen kunnen, wordt evenredig verminderd.

De zeevisscherij is nu juist niet wat men een ongezonde nijverheid noemen mag, maar zij is toch ongezond in dien zin, dat zij bijzonder afmattend is en aan bepaalde ongemakken blootstelt, zoodanig dat hare beoefenaars voorbarig ongeschikt worden. Dit is praktisch zoowel als wetenschappelijk bewezen.

Een koninklijk besluit bepaalt de nijverheden in dewelke deze uitzonderlijke bepalingen toepasselijk zijn. Tot nu toe, werd dit niet gedaan. Niets schijnt te beletten dat de zeevisscherij begrepen worde in de reeks nijverheden wier beoefenaars de ouderdomsrente op 55 jarigen leeftijd kunnen aanvragen.

Men zal opmerken dat dit wetstelsel niets aangaande de voorbarige werkonbekwaamheid bevat, met andere woorden, het geval in hetwelk men door ziekte voor altijd belet wordt arbeid te verrichten.

Alles tezamen genomen, ontbreekt er dus aan dit stelsel om voor den visscher volledig en gepast te zijn, dat er middelen gevonden worden, om :

Ten eerste, door den visscher die he pensioen aan 60-65 jaar aanvraagt de staatstoelagen en de rente te brengen op het peil van die aan 65 jaar.

Ten tweede, voor hen die, tijdens hun intrede in de nijverheid, verklaren op 55-60 jarigen leeftijd in het genot der ouderdomsrente te willen treden, moet een maandelijksche vermeerdering van storting van fr. 5.50 of fr. 4.50 toegepast

worden, zoowel voor den reeder als voor den visscher. Daarenboven moeten de staatsbijdrage en de rentevermeerdering nog eens gebracht worden op een bedrag overeenstemmend met een normaal pensioen aan 65 jaar.

Ten derde en ten laatste, een stelsel van verzekering der voorbarige werkonbekwaamheid moet tot stand gebracht worden.

Die betrekkelijk kleine leemten zouden gemakkelijk kunnen aangevuld worden, door een Nationale Voorzorgkas der zeevisschers, die anders niets zijn moet dan de algemeen gemaakte en aangepaste stedelijke kas van Oostende. Mits de bestaande afhouding van fr. 0.70 op den verkoop, zou deze instelling beschikken over een jaarlijksch inkomen van ten minste 750,000 fr. Die som schijnt voldoende om den dienst te verzekeren van de drie hierboven vereischte aanvullingen.

Aldus zou een normaal visscherspensioen tot stand komen, zonder een cent vermeerdering van lasten voor reeders of visschers, en zou de voorzorgkas wellicht in staat gevonden worden een betrekkelijk kort overgangstijdperk te doorleven, en de verzekering der ziekte, zooals zij het thans doet, voort te zetten.

Inderdaad, aan gemiddeld 1,000 fr. 's jaars voor een hondertal visschers, meer dan 55 jaar oud, zou de rentetoeslag vermoedelijk zooiets als 100,000 fr. 's jaars kosten. De vermeerdering der bijdragen van reeder en visscher, aan 10 fr. per visscher zou ongeveer 250,000 fr. kosten en de voorbarige werkonbekwaamheid weinig meer dan 50,000 fr. Er blijft bijgevolg nog 350,000 fr. over, voor de regeling der bijzondere toestanden, gedurende het overgangstijdperk, en voor de ziekteverzekering.

Een koninklijk besluit de zeevischerij beschouwend als valende onder de toepassing van kapitel VI, titel V der wet van 14 juli 1930 en eenige regelen wettekst nopens de zending der Nationale Voorzorgkas der visschers zouden voldoende zijn om alles op touw te zetten.

HET OUDERDOMSPENSIOEN DER ZEEVISSCHERS.

Door H. LAMBREGT, voorzitter en H. GHIJS, bestuurslid,
van de Vereenigde Motorvisschers-Reeders, te Oostende.

In de algemeene opvatting, is de visscher de mijnwerker van de zee; wij hebben ook de mijnwerker aan land, de beide bedrijven zijn aan vele gevaren blootgesteld. Wij visschers verlangen dat, zooals de mijnwerkers, de visschers, na 25 jaren aanmonstering ter visscherij, een volle pensioen zouden mogen genieten, de reeder-stuurman inbegrepen.

Thans bestaat er een Voorzorgkas, bezoldigd door de reeders, voor dewelke fr. 0.70 % op den bruto-vischverkoop afgehouden wordt. Wij verlangen dat deze kas bij een Nationale Staatskas zou gevoegd worden.

Wij verlangen een verandering in de standregelen der Gemeenschappelijke Kas voor Beroepsongevallen, zoo dat de reederszoon die al varende een ongeluk tegenkomt, ook zou mogen genieten van de vergoeding, zooals andere leden der bemanning, daar er tot nu toe daarvoor steeds betaald wordt.

HET OUDERDOMSPENSIOEN DER ZEELIEDEN.

Door Georges VANDER ROL,
Algemeen-Bestuurder des N. V. Oostendsche Reederij, Oostende.

Bij de behandeling van dit vraagstuk, heb ik er naar gestreefd zonder vooringenomenheid, mijn meening uit te drukken in verband met den huidige stand van zaken. Ik heb mij wel gewacht mij te begeven op het terrein der uitwerking der projekten.

Dit noem ik op zijn minst voorbarig, rekening houdend eenerzijds met de ingewikkelheid van het probleem, en omdat ik er anderzijds, en hiervoor bid ik bij voorbaat om verontschuldiging, wel bewust van ben dat een zekere tijd zou kunnen verlopen, alvorens de ontvankelijkheid ervan werkelijkheid zal zijn geworden.

Het is met voldoening dat ik deze kwestie behandel, omdat zij betrekking heeft tot het lot van dezen wier belangen, uit maatschappelijk standpunt beschouwd, was het niet opzettelijk, dan toch uit gewoonte werden verwaarloosd.

Het gaat trouwens om den zeevisscher, met wien wij, gedurende zijn ganschen levensloop, slechts enkele jaren kontakt nemen.

Zijn leven brengt hij door ver van ons op vischgronden, waar zijn gevaarvolle arbeid niet gezien en uit dien hoofde door velen niet begrepen, noch gewaardeerd kan worden. Het is de doode onder de levenden; het is de mijnwerker van de zee; het is de onbekende wroeter.

Aan wien kan men hem trouwens beter vergelijken dan aan den mijnwerker. In dezelfde gevaarvolle omstandigheden als deze in den schoot der aarde zijn werk verricht, ontruikt de zeevisscher de prooi aan de zee.

En nochtans is de mijnwerker in groote mate tegenover den zeevisschers begunstigd. Voor hem bestaat het hoogste goed : « het familieleven ». De zeeman kent dit niet. Naar zee, opnieuw naar zee en steeds weer naar zee !

Aan den mijnwerker werd gedacht; aan den visscher te weinig.

Men kan opwerpen dat de mijnwerker zijn rechten verwierf, dank zij de macht zijner syndikale organisatie, hetgeen dan ten slotte ook de waarheid is. Ik wensch er hem geluk om.

Ingezien het nauw verband tusschen de beide wroeters, mijnwerker en zeevisscher, meen ik dat het, met betrek tot de kwestie die ons bezighoudt niet van belang ontbloomt is in het kort samen te vatten de voordeelen op gebied van ouderdomspensioen door de mijnwerkers verworven, sinds de stichting in 1889 der Federatie des Belgische Mijnwerkers tot op heden.

Wet van 1 Oogst 1930 :

Alle arbeiders, gebezigd in de steenkolenontginningen, zijn onderworpen aan de wet ingevoerd ten einde hun toe te laten op behoorlijken ouderdom op rust te gaan.

De noodige gelden om de kosten van het verzekeringfonds te dekken worden verschaft door :

- a) verplichte stortingen der verzekenden en der aangesloten bedrijfshoofden,
- b) tegemoetkoming van het rijk.
- c) het vermogen van het Nationaal Pensioenfonds der Mijnwerkers, ingericht ingevolge de wet van 20 Augustus 1920.

De stortingen bedragen 8 % van het uitbetaalde loon voor den werkmán en het bedrijfshoofd te zamen, en wel respectievelijk 3 1/2 % en 4 1/2 %.

Belang der pensioenen :

1. 6,000 fr. voor gehuwde arbeiders, die niet meer werkzaam zijn en ten minste 30 jaar ondergrondschen arbeid hebben verricht, vanaf 55 jaar.
2. 4,002 fr. voor ongehuwden, weduwnaars of gescheiden arbeiders, die nog werkzaam zijn en ten minste 30 jaar ondergrondschen arbeid hebben verricht, vanaf 55 jarigen ouderdom.
3. 4,800 fr. voor gehuwde arbeiders, die niet meer werkzaam zijn en ten minste 30 jaar dienst hebben (onder of boven den grond), vanaf 60 jarigen ouderdom.
4. 3,708 fr. voor ongehuwden, weduwnaars of gescheiden arbeiders, die niet meer werkzaam zijn vanaf 60 jarigen ouderdom.
5. 2,400 fr. voor dezen der vierde kategorie, die nog werkzaam zijn vanaf 60 jarigen ouderdom.

Hierbij komen nog de bijkomende voordeelen met betrekking tot :

- a) de steenkolenlevering,

- b) dezen wier echtgenoot de 65 jaar heeft bereikt,
- c) het weduwen- en weezenpensioen,
- d) de kroostvergoeding voor de weduwen.

Ik maak er gebruik van om even gewag te maken van het wetsvoorstel vvan 13 Mei 1937 (n° 284) voorgelegd aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Dit luidt :

De wet van 1 Augustus 1930 heeft het lot van de oud of invalied geworden mijnwerkers, alsmede dit van de weduwen en de kinderen, reeds merkkelijk verbeterd; maar het is gebleken dat in de huidige economische omstandigheden, de aan sommige kategoriën van belanghebbenden verleende voordeelen ontoereikend zijn. Ter bestrijding der bijkomende lasten die hieruit zullen voortspuiten, voorziet het wetsvoorstel de verhooging der verzekeringsbijdrage van 8 op 11 t. h. van het bedrag der loonen, te dragen door arbeiders en werkgevers en dit respektievelijk aan 4 1/2 % en 6 1/2 %.

Voorstel tot verhooging der pensioenen voor de hierboven behandelde vijf kategoriën, respektievelijk :

1. 6,000 fr. op 6,300 fr.
2. 4,001 fr. op 4,302 fr.
3. 4,800 fr. op 5,100 fr.
4. 3,708 fr. op 4,008 fr.
5. 2,400 fr. op 2,700 fr.

De houders van een evenredig pensioen en de gerechtigden op een invaliditeitspensioen zien ook hun inkomsten verhoogden in dezelfde mate, maar in verhouding met den duur van hun diensttijd in de mijnen. De invalieden worden ten opzichte van het berekenen van hun pensioen op denzelfden voet gesteld als de wegens ouderdom gepensionneerden, en wel op de volgende basis :

1. gehuwde verzekerde ondergrondsche mijnwerker, met minstens 20 jaar dienst in die hoedanigheid :
 210 fr. per dienstjaar d. i. 1/30 van 6,300 fr.
 180 fr. per dienstjaar in geval van minder dan 20 jaar dienst.
2. gehuwde verzekerde bovengrondsche arbeider, die in onder- en bovengrondsche werken werkzaam was maar geen 20 jaar ondergrondsche diensten telt :
 170 fr. per dienstjaar d. i. 1/30 van 5,100 fr.
3. vrijgezel, weduwnaar of gescheiden ondergrondsche werkman :

fr. 143.40 per dienstjaar of 1/30 van 4,302 fr. (minstens 20 jaar ondergrondse dienst).

fr. 133.60 per dienstjaar (minder dan 20 jaar ondergrondse dienst).

4. bovengrondse arbeider, vrijgezel, weduwnaar of gescheiden, of werkman die in boven- en ondergrondse werken werkzaam was maar geen 20 jaar ondergrondse diensten telt :

fr. 133.60 per dienstjaar of 1/30 van 4,008 fr.

Maximum voor elk invaliditeitspensioen berekend op grondslag van 30 jaar dienst.

Minimum : 3,200 fr. per jaar voor gehuwden,

2,400 fr. per jaar voor vrijgezellen, weduwnaars en gescheiden.

Kroostvergoeding voor de weduwe : (kinderen beneden de 16 jaar.)

630 fr. voor ieder der vier eerste kinderen,

720 fr. per kind als er vijf zijn,

810 fr. id. id. zes zijn,

900 fr. id. id. zeven zijn,

990 fr. id. id. acht en meer zijn.

Dit is gewoonweg prachtig en ik breng hier dan ook een oprechte hulde aan de ontwerpers van dit schoon project; ...en nu denk ik aan den zeevisscher.

Waarom hij ook niet ? Waarom die stiefmoederlijke behandeling ?

Om des te scherper den bestaanden wantoestand te doen uitschijnen, wil ik even aanstippen wat er voor den visscher ten huidigegen dage in voege is.

Voor loonen van meer dan 200 fr. per week, storting van fr. 12.50 per maand voor werkgever en werkman, dit is te zamen 25 frank met uitzondering echter voor de « jongens », waarvoor de gezamenlijke storting fr. 12.50 per maand beloopt.

Deze stortingen beïnvloed door Staatstusschenkomst verstrekt aan :

1. den visscher een gemiddelde ouderdomsrente van 3,600 fr. op 65 jarigen ouderdom.
2. bij geval van overlijden, aan de weduwe een levenslange rente met een maximum van 50 % der verworven rente van den overledene.
3. onbeduidende tegemoetkoming voor de kinderen.

De zeevisscher kan echter op 60 jarigen ouderdom een ouderdomsrente bekomen en dit in verhouding met het pensioen der ingenottreding op 65 jaar. De zeevisscher is echter uitgesloten uit de voordeelen der bijzondere wetsbepalingen voorziende den aanvang der ingenottreding op 55 jarigen ouderdom, voor arbeiders werkzaam in bijzonder ongezonde nijverheden.

Deze cijfers zijn welsprekend.

Dit verschil van behandeling komt nog duidelijker voor als men weet dat percentsgewijze de vroegtijdige sterfgevallen onder de visschers veel hooger zijn dan onder de koolmijnwerkers.

Ik heb inderdaad aan volledig betrouwbare statistieken ontleend hetgeen volgt.

Arbeidende en op rust					Koolmijnwerkers	Zeelieden
Van 15 tot 25 jaar	sterven er				3.8 per 1000	9.6 per 1000
» 25 » 35 » » »					5.1 per 1000	13.9 per 1000
» 35 » 45 » » »					8.0 per 1000	19.8 per 1000
» 45 » 55 » » »					15.2 per 1000	29.6 per 1000

Dus in alle ouderdomstijdperken sterven gevoelig meer zeelieden dan mijnwerkers. Een reden te meer waarom de zee-man met recht aanspraak mag maken op dezelfde voordeelen als deze voor den mijnwerker erkend.

Men zal opwerpen dat de kolenindustrie op dit oogenblik een buitengewoon bloeitijdperk kent. Niet alleen geef ik dit toe, maar ik acht mij verplicht het groot verschil aan te stippen tusschen de kolennijverheid en de zeevisscherij.

Inderdaad de eigenaars der koolmijnen beschikken over hunne waar, de steenkool, en voor een groot deel over den verkoopprijs. Voor hen bestaat de mogelijkheid de meerdere uitgaven geschapen door toepassing van sociale wetten geheel of ten deele te dekken door aanpassing van den verkoopprijs. Desnoods liever dan met onvoldoende winst of verlies te verkoopen, kunnen zij weigeren hunne koopwaar aan den man te brengen, in afwachting van betere markten.

De reeder ter zeevisscherij kan zulks niet.

Hij verkoopt niet waar hij wil, noch aan wien hij wil; hij hangt volledig af van de koopers die meester zijn van den prijs, niet enkel omdat de verkoop geschiedt ter vischmijn per afbod, maar ook omdat de zeevisch binnen de 24 uren moet verkocht worden, zooniet verliest zij alle verkoops-waarde.

Ik haal dit groot verschil tusschen vele nijverheden en het reedersbedrijf niet aan, teneinde een voorwendsel te vinden

om de reeders aan de sociale verplichtingen tegenover hun personeel te onttrekken, maar om de Regeering te doen inzien dat zij andere maatregelen moet treffen tegenover de zeevisscherij dan tegenover de kolennijverheid, wat aangaat de verhoogde premieën voor de verbetering der pensioenen der zeevisschers.

De Regeering moet in acht nemen dat de zeevisscher niet het slachtoffer mag blijven van den betrekkelijk zwakken toestand zijner werkgevers. Zijn werk is niet aangename en niet minder gevaarlijk dan dit der mijnwerkers, en hij heeft recht op hetzelfde pensioen en dit op denzelfden ouderdom als de mijnwerker.

Het is de Regeering die haar verplichtingen moet wijzigen naar het verschil in de toestanden waarin de nijverheden zich bevinden. De regeering heeft door haar aanzienlijke geldelijke tussenkomst den arbeid van den graanverbouwer verzekerd en wel dermate dat hij voor zijn kapitaal, zijn bevoegdheid en zijn arbeid een behoorlijken prijs ontvangt.

Ik ben zoo vrij de aandacht der Regeering op het bovenstaande te vestigen en wensch oprecht, het pensioen der zeevisschers zoohaast mogelijk te zien brengen op hetzelfde peil als dit der mijnwerkers.

De reeder wil een redelijk deel dier nieuwe sociale lasten dragen. Niemand kan hem ervan beschuldigen dat hij als nijveraar met zijn tijd en zijn technische verplichtingen niet is meegegaan. Een enkel feit is voldoende om zulks te bewijzen. De reederij ter zeevisscherij is de eenige nijverheid van het land die geheel of bijna geheel gemoderniseerd is. De zeevisscherij is in den hoogsten graad een nationale nijverheid en wij hopen dat de Regeering het zich zal herinneren, bij de bespreking van het verhoogd pensioen der zeevisschers en de andere belangen der zeevisscherij.

Daarom is ook een onderzoek van haren toestand een nationaal probleem, dat aller aandacht verdient en waaraan een degelijke organisatie der reeders ook wel het hare zou kunnen bijdragen.

Met een weinig goeden wil en doorzicht, eenerzijds, degelijke verstandhouding der reeders en behoorlijke Staatshulp, waarvoor steeds bereidwilligheid werd ontmoet, anderzijds, kan aan den zeevisscher gegeven worden wat hem van rechte toekomt.

« Behoorlijke regeling der pensioen- en invalidenkwestie » zooals deze voor zijn lotsgenoot, den mijnwerker, bestaat. »

HET VERVROEGD PENSIOEN DER VISSCHERS IN DE KUSTVISSCHERIJ.

Door M. VERBEKE,
Secretaris van de Vereeniging van Kleinmotorvisschers
« Hand in Hand », te Oostende.

Wij vinden het voorbarig, in deze voor onze visschers uiterst belangrijke zaak, tot een doorgronde studie van het vervroegd pensioen over te gaan.

Met de inlichtingen waarover wij, visschersorganisaties, beschikken, achten wij zelfs een dergelijke studie thans onmogelijk, en wij meenen dat de besprekingen, die desaanstaande gedurende het huidig Congres van de Zee zullen plaats hebben, zich eerder zullen beperken tot een voorbereidend werk, dat naderhand toelaten moet de grondvesten te bepalen waarop een nieuwe wetgeving kan vastgelegd worden.

Het is inderdaad een vraagstuk waarvan de gansche belangrijkheid ons niet ontsnappen mag, zelfs niet door een al te ijverig verlangen van onzentwege, om aan de visschers een vervroegd en tevens degelijk pensioen toe te kennen. We moeten inderdaad iets tot stand kunnen brengen dat van meet af leefbaar is, en we weten bij ondervinding dat hoe genegen ook onze Regeering tegenover de werkers en hun organisaties sta, het altijd gemakkelijker is een eerste dan een tweede Staatshulp of een verhooging ervan te verkrijgen. Het is trouwens van deze hulp dat grootelijks het welgelukken van deze onderneming afhangen zal.

Een vervroegd pensioen kan men zich niet indenken, zonder zich tevens van de noodzakelijkheid der verhooging der bijdragen, zoowel van loontrekkenden als van werkgevers, te overtuigen.

Wij hebben onlangs nog gezien wat deze bijdragen in het kolenbedrijf beteekenen, en kunnen ons dus reeds een gedachte vormen van hetgeen op visscherijgebied zou dienen afgedragen te worden.

Zoo de grootvisscherij, en de uitslagen der laatste jaren

laten ons toe zulks te veronderstellen, zich de weelde kan getroosten van een verhooging der bijdrage, verhooging waarvan gedeeltelijk en naar verhouding de last ook door de manschappen kan gedragen worden, zonder dat zulks een al te grooten invloed hebbe op hun budget, dan stelt de kwestie zich toch veel scherper aan, indien men deze van uit het standpunt der kleinvisserij beschouwt. Want alles komt hierop neer : eenerzijds, den Staat te bewegen tot een milden steen; anderzijds, nategaan of deze meerdere last door de visserij kan gedragen worden. We meenen dat, voor de grootvisserij, de beide punten in het bereik der onmiddellijke mogelijkheden liggen en daaron ook onmiddellijk moeten betracht en verwezenlijkt worden.

De toestand der kleinvisserij of garnaalvisserij laat ons, hoe graag wij het nochtans met de grootvisserij zouden willen deelen, niet toe een dergelijk optimisme te koesteren. Meermaals in den laatsten tijd, werd de aandacht der Regeering getrokken op haren netelingen toestand. We willen dit somber tafelreel hier niet meer schilderen, omdat wij vreezen ons aan een verwijt bloot te stellen, het kritische van dezen toestand te overdrijven. Nochtans, zou alles wat wij U in bewoordingen zouden kunnen voorspiegelen, beneden de werkelijkheid staan. Deze is dusdanig dat zij op haarzelf genomen inderdaad overdreven schijnt. En vermits wij nu toch de zaak aangeroord hebben, vragen wij dat dit Congres aan de Regeering een wensch zou sturen, wensch waarin het tezamen met de kleinvisserij aandringt, opdat de Regeering de wenken haar gegeven door de vertegenwoordigers der kleinvisserij, en die volgens hen verbetering zouden kunnen brengen, aanstonds zou willen onderzoeken, al mochten zij al of niet te verwezenlijken schijnen.

De kwestie die ons heden bezig houdt, het vervroegd pensioen der visschers, is onafscheidbaar van de heropbeuring der kleinvisserij.

Inderdaad, kan er in de huidige omstandigheden, wat de kleinvisserij betreft, niet gedacht worden aan welke verhooging van lasten ook.

We hebben onlangs nog een berekening gemaakt over een tijdperk van 12 maanden, gedeeltelijk in 1935 en 1936 genomen, dit is gedurende de aanzienlijk betere jaren. En dan kwamen we tot het besluit dat het gemiddeld jaarlijksch-

loon van een garnalvisscher slechts beloopt de som van 6,292 frank, of 525 frank per maand.

Met de huidige wetgeving op de pensioenen, indien we de maximumstorting nemen van 25 frank per maand, beteekent een dergelijke storting, in percent omgezet, dus 5 % van het loon.

En deze berekening, zeggen wij, werd gemaakt over de jaren 1935-1936, dus als de gemiddelde prijs der garnaal fr. 4.50 bedroeg per kg.

Voor de zes eerste maanden van dit jaar, wijzen de officieele statistieken aan dat deze gemiddelde prijs gevallen is op fr. 2.88.

Overal verhoogden de loonen en verminderen dus in percent de sociale lasten; in de kleinvisserij grijpt het tegenovergestelde plaats.

We kunnen ons nochtans moeilijk een nieuwe wetgeving op de pensioenen der visschers inbeelden, waarvan de kleinvisserij door de onmogelijkheid, waarin zij zich bevindt aan grootere lasten het hoofd te bieden, in werkelijkheid zou uitgesloten blijven. En om hieraan zijn ware toedracht te geven, zal het volstaan te wijzen op het heit dat zoo onze visschersvloot ongeveer 1,300 manschappen telt, de garnaalvloot voor haar deel aan ongeveer 700 werkers brood verschaft.

Ziedaar wat de belangrijkheid van dezen verwaarloosden nijverheidstak beter zal doen uitschijnen.

Verwaarloosd is hier wel het juiste woord, en het komt ons voor dat onze besturen nog totaal onwetend zijn van deze verwaarloozing, en dat ook hierin hun verontschuldiging moet gezocht worden.

Wij zullen niet ver van de waarheid verwijderd blijven, zoo we hier beweren dat van de 700 visschers er ten hoogste een vijftigtal zijn die in regel zijn met de huidige wet op de pensioenen. Alles blijft er nog te doen en alwat tot heden gedaan is, werd verwezenlijkt door het privaaf initiatief der kleinvischers zelf.

Dit heeft ons niet belet eens na te gaan hoe de visschers en kleinreeders tegenover het ontwerp, zoo wij reeds van ontwerp mogen spreken, gestemd zijn.

En eenparig klonk het dat een dergelijke sociale verbete-

ring niet alleenlijk wenschelijk is, maar dat zij tevens een dringende noodzakelijkheid is geworden.

In de kleinvisserij meer zelfs dan in de grootvisserij.

En het bewijs der noodzakelijkheid ervan ligt voor de hand en is bewezen door de feiten zelf : een visscher van 55 jaar oud wordt niet meer gevraagd in de garnaalvisserij. Hij beantwoordt niet meer aan de arbeidsgeschiktheden die van hem vereischt zullen orden, en die als waarborg moeten dienen van de lastige taak van den garnaalvisscher verwacht.

Vroeger vaarde men op zeilen en vaarde men ook 's nachts niet uit. Dan kon een 55 jarig visscher de noodige rust genieten en zich wel aanpassen aan de werkvoorwaarden aan boord van het schip. Nu is zulks totaal uitgesloten. Het gebruik van den motor als stuwkracht heeft een gansche omwenteling gebracht in de uitbating en er wordt steeds 's nachts gewerkt. De arbeid is dus veel lastiger geworden. Het is eene dezer gevaarlijke nijverheden geworden, waar men steeds in het bezit moet zijn van al zijn vermogens.

De kleinvischers zelf wenschen dus het vervroegd pensioen te kunnen genieten; wij zijn overtuigd van de noodzakelijkheid ervan.

Doch het blijkt uit ons voorafgaande betoog dat, een dergelijke sociale verbetering thans alleen kan bewerkstelligd worden op de kosten van den Staat.

Wij hopen dat onze Regeering hier een eerste daad van tegemoetkoming tegenover de kleinvisserij zal stellen. In elk geval, mag onze huidige toestand geen belemmering worden voor de mogelijk gemaakte vervroeging en verhooging van het pensioen der visschers uit de grootvisserij.

Dat deze kwestie een bijzonder karakter bekleedt op het terrein der kustvisserij blijkt nog uit het volgende.

Nergens zooals hier staat de werkgever zoo dicht bij den werknemer. Zij varen aan gelijk loon en het is alsof de visscher-reeder zijn schip ter beschikking stelt zijner bemanning, om het tezamen met hem en op gelijken voet uit te baten. Nergens zooals hier ook is het vak meer wisselvallig en wispelturig. Vandaag is men visscher, morgen kan men reeder zijn, of ook wel omgekeerd. Daarom is het dat, zoo men, na deze besprekingen, overging tot het vastleggen der grondvesten eener nieuwe wetgeving in zake ouderdomspensioenen der visschers, men deze niet alleenlijk van toe-

passing zou brengen op de kleinvischers, maar tevens op de kleinreeders, varende of niet varende.

Het ware een voorzorgsmaatregel tegen den toestand, waarvan de noodwendigheid in de feiten zelf weldra een bevestiging zou hebben gekregen.

In ons land heeft men de gewoonte, en trouwens zeer terecht, te zeggen : dat in de zwaarste rampen uit den arbeid gesproten, visschers en mijnwerkers zich de hand mogen reiken over ons land heen. Mocht onze Regeering nu ook overheen dit zelfde land, de handen onzer oude visschers en oude mijnwerkers in elkaar leggen, maar ditmaal in de vreugde van een vervroegd, degelijk en welverdiend ouderdomspensioen.

Ziedaar zeker ons aller vurigste wensch.

HET OUDERDOMPENSIOEN VAN ONZE VISSCHERS.

Door L. MAJOR,
Secretaris der afdeling « Kuststreek » van den Belgischen
Transportarbeidersbond, te Oostende.

Sinds meer dan 100 jaar, vestigt het vraagstuk van de pensionneering onzer visschers de aandacht van de visschersbevolking en haar vertegenwoordiging. Reeds in 1829, werd door tusschenkomst van de gemeenteoverheid van Oostende een voorzorgkas gesticht om zieke, verminkte of oude visschers en hun echtgenooten te ondersteunen. Geen argument is sterker om de behoefte van deze ondersteuning aan te toonen dan deze vroege stichting. Ook Lodewijk De Raedt, in zijn gekend werk « Vlaanderens Economische Ontwikkeling », vestigde speciaal de aandacht op het buitengewoon klein percent van visschers nog in het bedrijf aan 55, 60 en meer jaren, in vergelijking met het percent werklieden van denzelfden ouderdom in andere bedrijven.

Het is over het algemeen gekend dat een visscher, als gevolg van zijn zwaar beroep, in de meeste gevallen aan 55 jaar, en dikwijls zelfs vroeger, lichamelijk onbekwaam is om zijn beroep nog langer uit te oefenen. De statistieken, opgemaakt ingevolge de tellingen van de nog in het bedrijf varende visschers op 50, 55 en 60 jarigen leeftijd, vergeleken met deze van even oude landarbeiders, spreken meer dan schoone woorden. Vergelijkende cijfers, geciteerd in het « Visscherijblad » van 20 Februari 1937 en genomen uit de visscherijtelling van 1906 en de algemeene nijverheidstelling van 1910, bewijzen deze bewering.

Ouderdom	% Visschers	% Nijverheidswerklieden
50 jaar en meer	9.54	14.59
55 jaar en meer	5.30	8.27
60 jaar en meer	2.44	4.18

Daarom is er ook sedert jaren spraak van pensionneering van de visschers op 55 jaar. De Belgische Zeemansbond schreef dezen eisch in zijn programma. Verscheidene voorstellen werden reeds gedaan, zonder dat ze practisch resultaat opleverden. Ook deed men onderzoeken over het bedrag der pensioenen, de te storten bijdrage, enz.

Deze onderzoeken en ontwerpen kunnen richtlijnen geven,

doch de tijd van handelen is aangebroken. De mijnwerkers, een speciaal bedrijf dat dikwijls met dit van onze visschers wordt vergeleken, hebben een bijzonder regiem van ouderdomspensioenen, in een wettekst vastgelegd sedert 1911. Het is waar, dat deze arbeiders sedert lang vóór den oorlog, aan de spits van de moderne georganiseerde arbeidersbeweging stonden, en door hun vakbond op de publieke opinie, op de patroons en op de volksvertegenwoordiging zooveel invloed konden uitoefenen, dat in het voornoemd jaar de speciale wet op de mijnwerkerspensioenen werd gestemd.

De visschers, veel kleiner in aantal en veel later overgegaan tot de syndikale organisatie, genieten pas sedert de laatste jaren het voordeel van verscheidene sociale wetten, waarvan zij vroeger volkomen verstoken bleven.

De economische evolutie van onze samenleving leidt er naar om de arbeiders meer rust en een beter bestaan te geven. Onze visschers blijven voor een groot gedeelte daarvan uitgesloten, en dit door den specialen toestand, waarin hun bedrijf verkeert. Zij hebben, en dit dient gezegd, nu nog werk-taken van 24 en zelfs van 36 achtereenvolgende uren! Zij genieten bijna nooit feestdagen noch huisrust. Voor hen geldt hoofdzakelijk : zoo spoedig mogelijk op de visscherij om een zoo rijk mogelijke vangst mee te brengen. Dit is een van de redenen van het vroege verslijten van den zeevisscher en van het niet meer kunnen meevaren op een betrekkelijk jongen ouderdom. Daarvoor dient de visscher vergoed en vroeger gepensionnerd te worden.

Verschillende meeningen bestaan over het pensionneeren. Enkelen zijn de gedachte toegedaan den visscher op 55 jaar het gewone ouderdomspensioen te laten genieten. Wij zien daar bezwaar in en denken, dat een speciale regeling voor de visschers dient genomen te worden. Wij zijn de meening toegedaan, dat een gepensionneerde met het bedrag van zijn pensioen moet kunnen rondkomen. Men dient ook rekening te houden met het feit dat iemand van 55 jaar nog meer behoeften heeft dan een geheel oud mensch. Daarbij, als een visscher 55 jaar is en 25 of meer jaren heeft gevaren, moet het hem gegund zijn dan een volkomen rust te genieten. Onze zienswijze steunt ook op het feit, dat meer en meer gestreefd wordt om aan alle gepensionneerden te verbieden nog te werken, te meer omdat oude arbeiders maar al te dikwijls gebruikt worden, om onder de normale loonen te gaan arbeiden, hetgeen in ieder geval moet belet worden.

Van dit standpunt vertrekkende, meenen wij dat een pensioen van 6,000 fr. per jaar voor een visscher met zijn echtgenoot, als basis voor de berekening en de bespreking van het visscherspensioen zou moeten dienen. Immers 6,000 fr. is ook het cijfer vooruitgezet voor de mijnwerkers, en er bestaat, naar onze meening, geen enkele reden om den visscher tegenover den mijnwerker te benadeelen.

De noodige fondsen moeten bijeengebracht worden, eenerzijds door de visschers en reeders door afhoudingen op den bruto-verkoop in de mijn, en anderzijds door tusshenkomst van den Staat.

Wat de volledige uitwerking van een project betreft, zijn wij steeds bereid onze medewerking er aan te verleen. Er zal in elk geval moeten rekening gehouden worden met de enkele visschers die, onmiddellijk of na een korte tijdspanne van afdragen hunner bijdragen zullen moeten gepensionneerd worden. Om een gedachte te geven over het getal te pensionneeren visschers, kunnen wij melden dat er nu te Oostende 33 visschers van 60 jaar en meer ondersteund worden door de Voorzorgkas en dit op 1351 in 1936 gemonsterde visschers. Dit geeft een gedachte van de belangrijkheid van de sommen, die zullen dienen bijeengebracht te worden om dezen dienst te kunnen verzekeren. Dit mag echter geen reden zijn om het vraagstuk niet dadelijk aan te pakken; integendeel, er moet zoo spoedig mogelijk een oplossing gevonden worden. En het vraagstuk moet aangepakt worden met den vasten wil om tot een goede en een degelijke oplossing te komen.

De bijzonder slechte toestand, waarin de kustvisserij nu verkeert, mag niet als middel van afleiding gebruikt worden. De toestand van deze visscherij dient dringend onderzocht en terug normaal gemaakt te worden. Aldus zal de geheele visserij bij machte zijn het hare bij te dragen om het reeds zoo lang gestelde vraagstuk, de pensionneering van de visschers op 55 jaar, spoedig op te lossen, zooals dit reeds is geschied voor de mijnwerkers en de koopvaardij.

DE VERBONDSINRICHTING DER BELGISCHE REEDERS TER VISSCHERIJ.

Door K. DEZUTTERE,
Secretaris van den Hoogen Zeevisscherijraad, te Brugge.

Op het Congres der Zee in 1936, te Oostende, hebben wij de redenen uiteengezet waarom een nauwer aaneensluiting en een doeltreffender samenwerking der visscherijreedomers uiterst wenschelijk, zooniet noodzakelijk zijn. In dien zin werd een wensch door de 2^e afdeeling van het congres aangenomen. Alhoewel deze beslissing op het einde eener zitting genomen geweest is en de bespreking uit dien hoofde de gewenschte diepgrondigheid niet gehad heeft, meenen wij dat haar betekenis duidelijk genoeg is, en dat er voortaan naar hare verwezenlijking kan gestreefd worden. De gebeurtenissen immers hebben sindsdien meer dan ooit bewezen dat het zeevisscherijbelang in België aan ernstige, om niet meer te zeggen, aanvallen blootgesteld is, en dat het weerstandsfront krachtadiger moet ingericht worden.

Te dien einde, werden al de reedomersverenigingen der kust naar het congres opgeroepen, om er hun standpunt ten opzichte van het gestelde vraagstuk daadwerkelijk te bepalen, en hun voorstellen en zienswijze nopens het te stichten verbond te doen gelden. Zonderling genoeg, op een uitzondering na, zijn de plaatselijke bonden tot nu toe lijdzaam tegenover dit ontwerp gebleven.

Wij kunnen ons niet inbeelden waarop deze dadeloosheid gegrond is. Is het onbeholpenheid om stand te nemen tegenover een ontwerp dat den kring der plaatselijke belangen, opvattingen en bedrijvigheden te buiten gaat ? Of is het wantrouwen of twijfel ten opzichte eener poging, die zou kunnen doorgaan als een aanslag op hun zelfstandigheid, als een gevaar voor eigen strevingen en doeleinden, met een woord, als een soort van verknechting der bestaande inrichtingen ?

Dat het de eerste of de tweede veonderstelling zij die gegrond is, er kan door niets beters erop geantwoord worden dan door de daad. Niets is meer opwekkend dan de daad.

Vroeg of laat, en somtijds als men het minst verwacht, ontluikt zij in heilzame vrucht.

Daarom worden alle belanghebbenden gesteld tegenover een formeel ontwerp van standregelen, in dewelke de samenstelling en werking van een zeevisscherijverbond tot in hun bijzonderheden voorzien worden. Het spreekt van zelf dat het vatbaar is voor alle mogelijke verbeteringen, maar voor alle onbevooroordeelden zal het, met den eersten oogslag, duidelijk worden dat geen zweem van aanleiding erin bestaat tot wantrouwen, noch inbreuk op elke onafhankelijke werking en plaatselijken invloed.

Alleen de gemeenschappelijke belangen aller visscherijplaatsen worden erin betrokken; zij zijn verscheiden en talrijk; iedereen kent ze. De vertegenwoordiging elke vereeniging is strikt geregeld, buiten alle ambtelijke of wettelijke inmenging, ingevolge haar economische belangrijkheid, waarvan er geen meer zeker maatstaf dan de vertegenwoordigde scheepstonne-maat bestaat; de onkosten zijn tot het geringste beperkt: die van het bestuur; voor het overige wordt de instelling zooals alle andere maatschappijen beheerd.

Moge dit alles ingang vinden in de visscherijkringen, gedijen en tot verwezenlijking aanprikken.

VERBOND DER BELGISCHE REEDERS TER ZEEVISSCHERIJ.

Voorontwerp van Standregelen.

HOOFDSTUK I.

Benaming. Zetel, plaats en doel.

Art. 1. — Er wordt een beroepsverbond gesticht onder den naam van Verbond der Belgische Reeders ter Zeevisscherij.

Het heeft zijn zetelplaats te Oostende.

Zijn omschrijving strekt zich uit over de kust- en Scheldestreken van België.

Art. 2. — Het verbond heeft ten doel de studie, de verdediging en de uitbreiding aller technische, economische en maatschappelijke belangen der Belgische zeevisscherijnijverheid in haar ruimste opvatting.

Het mag beraadslagen en beslissingen nemen nopens alle gemeenschappelijke maatregelen tot verbetering van den toestand der zeevisscherij.

HOOFDSTUK II.

Leden. — Voorwaarden der in- of uittreding.

Art. 3. — Het verbond is samengesteld uit de bestaande plaatselijke visscherijreedersverenigingen, die deze standregelen aankleven.

Art. 4. — Om aangesloten te worden, moet elke vereniging :

1. De beraadslaging van bijtreding tot de standregelen toesturen;

2. Den naamstaat harer leden met aanduiding der vertegenwoordigde nettoscheepstonnemaat indienen;

3. Aan het verbond een bijdrage van 200 fr. per jaar en per 500 vertegenwoordigde nettoscheepston betalen. Elke breuk geeft recht tot een afgevaardigde.

Art. 5. — Elke vereniging wordt bij het verbond vertegenwoordigd door een afgevaardigde per 500 vertegenwoordigde nettoscheepston.

De duur van het mandaat van elken afgevaardigde wordt door de belanghebbende vereeniging bepaald.

Art. 6. — De afgevaardigden zijn gehouden :

1. de algemeene verbondsvergaderingen bij te wonen, tenzij een ernstige reden ze belette;

2. zich naar de beslissingen van het verbond te gedragen.

Bijzonder bijdragen kunnen door het Verbond voorgesteld worden voor zekere klassen van vereenigingen of bijzondere diensten vallende in de kring zijner werkzaamheden.

Art. 7. — Elke vereeniging heeft het recht te allen tijde het Verbond te verlaten, dat haar slechts de vervallen en loopende bijdragen mag eischen. De ontslagen moeten schriftelijk aan den voorzitter gestuurd worden.

Wordt als ontslagnemer aanzien, elke vereeniging die hare bijdrage sedert een jaar niet betaald heeft. Het Verbond mag ze nochtans van het verval ontheffen, zoo zij zich voldoende verrechtvaardigt.

Art. 8. — De vereenigingen mogen uit het Verbond gesloten worden :

1. als zij de standregelen en beslissingen moedwillig niet naleven of verkrachten;

2. als hun aansluiting of handelwijze van aard is om de verbondsbelangen te krenken.

De uitsluiting moet uitgesproken worden door de twee derden der afgevaardigden. De belanghebbende vereeniging moet verzocht en toegelaten geweest zijn zich te verdedigen.

De ontslagnemende of uitgesloten vereenigingen verliezen alle recht op de voordeelen van het Verbond.

HOOFDSTUK III.

Bestuur. — Benoeming en bevoegheid der bestuurders. — Beheer van het bezit. — Geidbelegging. — Rekeningen. — Vergaderingen.

Art. 9. — Het Verbond wordt bestuurd door een Bureel, samengesteld uit een voorzitter, twee ondervoorzitters, een secretaris en een schatbewaarder. Met mogelijke uitzondering van den secretaris, worden zij voor vier jaar gekozen onder de afgevaardigden door de algemeene vergadering voorzien door art. 21, bij geheime stemming en bij volstreckte meerderheid der aanwezigen. In geval van staking der stemmen, is het oudste lid gekozen.

Art. 10. — Het Bureel wordt alle twee jaar met de helft vernieuwd. De eerste uittredende reeks wordt door het lot aangewezen. De uittredende leden zijn herkiesbaar.

De overleden of ontslagnemende bestuurders worden in de eerste algemeene vergadering vervangen. Het aldus gekozen bestuurlid zal het mandaat van zijn voorganger voltrekken.

Art. 11. — Het Verbond vergadert op aanvraag van een of meer aangesloten vereenigingen of van dezer bestuursraad, mits aanduiding der te bespreken punten.

De voorzitter mag insgelijks het verbond bijeenroepen, telkens de algemeene belangen der visscherij dit vergen.

De reis- en verblijfskanten der afgevaardigden vallen ten laste van het Verbond, als zij op dezes beslissing bijeenkomen, en ten laste der vereenigingen, als de bijeenroeping op aanvraag van een of meer hunner gedaan wordt.

De bijeenroeping wordt door den voorzitter gedaan; zij vermeldt de dagorde der vergadering.

Art. 12. — Het verbond kan slechts beraadslagen, indien ten minste de helft der afgevaardigden de zitting bijwonen, tenzij spoedeischnende zaken moeten behandeld worden en dit op de dagorde vermeld zij. Na een tweede bijeenroeping tot afhandeling van zaken voor de tweede maal op de dagorde gebracht, mag nochtans beraadslaagd worden, welk ook het aantal aanwezigen zij.

De beslissingen worden bij volstrekte meerderheid der aanwezigen genomen; staken de stemmen, dan is die van den voorzitter beslissend.

Art. 13. — De afgevaardigde, die zonder ernstige redenen op twee achtereenvolgende zittingen afwezig is, kan door het Verbond uit zijn ambt ontslagen worden.

Art. 13. — Behalve de reis- en verblijfskosten door elke vereeniging voor hare afgevaardigden bepaald, vervullen de verbondsleden hun bedieningen kosteloos. Een jaarlijksche vergoeding mag nochtans door de algemeene vergadering aan den secretaris toegestaan worden.

Art. 14. — Het Bureel is gelast met alle bestuursakten niet uitdrukkelijk aan de algemeene vergoedering voorbehouden; het neemt alle maatregelen tot uitvoering der beslissingen, en bestudeert alle middelen van aard om het doel der maatschappij te bereiken.

Art. 15. — De voorzitter bewaakt en verzekert de uitvoering der standregelen en beslissingen. Hij houdt de tucht in de ver-

gaderingen; hij teekent alle akten, besluiten of beraadslagingen en vertegenwoordigt het Verbond in al zijn betrekkingen.

Art. 16. — De secretaris is gelast met het schrijfwerk van het Verbond. Hij mag door de afgevaardigden buiten hun kring gekozen worden. In dit geval, heeft hij geen beraadslagende stem, een vergoeding kan hem door de vergadering der afgevaardigden toegekend worden.

De lijst der leden der vereeniging en der vertegenwoordigde tonnemaat wordt door hem bijgehouden; hij legt aan den voorzitter en de algemeene vergadering alle briefwisseling en stukken voor. Hij bewaart de archieven van het verbond.

Art. 17. — De schatbewaarder is in het bezit der roerende goederen van het Verbond.

Hij is verantwoordelijk voor het inkas en betaalt op bevel van den voorzitter. Hij ontvangt de bijdragen en geeft kwijtschrift. Hij zorgt voor de geldbeleggingen ingevolge de voorschriften der vergadering.

Art. 18. — Het bezit bestaat uit het roerend goed door het Verbond aangeworven.

Het maatschappelijk fonds wordt gestijfd door de stortingen der vereenigingen, de bijzondere inschrijvingen, de toelagen der openbare besturen en de andere voordeelen die het Verbond kan genieten.

Art. 19. — De vergadering der afgevaardigden beslist over het gebruik der inkomsten. De niet gebruikte fondsen worden op naam belegd.

Art. 20. — De voorzitter mag de vergadering der afgevaardigden bijeenroepen als hij het nuttig oordeelt. Hij moet ze bij eenroepen, als een derde der afgevaardigden het schriftelijk vragen, met aanduiding van het voorwerp der beraadslaging.

De vergadering der afgevaardigden is gelast met de kiezing der leden van het Bureel, de wijziging der standregelen, de ontbinding, het nazicht der rekeningen en, over het algemeen, met de bespreking van alwat het algemeen belang der Belgische zeevisserij betreft.

Hare beslissingen zijn verplichtend voor de aangesloten vereenigingen.

Op de algemeene vergaderingen hebben de afgevaardigden elk een stem.

Behalve de gevallen voorzien door art. 8 en 22, worden de besluiten met de volstrekte meerderheid der aanwezigen genomen.

Art. 21. — Een vergadering der afgevaardigden heeft plaats in de maand Februari van elk jaar; de rekening gesloten op 31 December voorafgaande wordt erin vastgesteld.

In deze vergadering, waarop al de vereenigingen moeten vertegenwoordigd zijn, op straf eener boete van 50 fr., geeft het Bureel verslag over de werkzaamheden van het verlopen jaar. Dit verslag wordt aan de aangesloten vereenigingen medegedeeld.

De rekening wordt hun insgelijke door de zorg van den schatbewaarder medegedeeld, veertien dagen voor de voormelde vergadering.

HOOFDSTUK IV.

Wijziging of herziening der standregelen. ontbinding en vereffening van het Verbond.

Art. 22. — De wijziging der standregelen en de ontbinding van het Verbond kan slechts met de meerderheid van ten minste de drie vierden der tegenwoordig zijnde afgevaardigden in een algemeene vergadering, te dien einde bijeengeroepen en samengesteld uit ten minste de helft der stemgerechtigde leden.

De vergadering die de ontbinding uitspreekt benoemt de vereffenaars.

Na betaling der schulden, wordt het bezit onder de aangesloten vereenigingen, in verhouding met de vertegenwoordigde tonnemaat verdeeld.

HOOFDSTUK V.

Art. 23. — Het Bureel zal, in overleg met de partijen, de middelen zoeken om hetzij door verzoening hetzij door scheidsgerecht, alle geschillen te vereffenen, die het Verbond of de aangesloten vereenigingen aangaan.

De betwistingen worden steeds door scheidsrechters, onder de leden gekozen, beoordeeld.

Staken de stemmen, een derde scheidsrechter kan door de beide anderen of door den voorzitter benoemd worden.

DE BEROEPSINRICHTING VAN « DE VEREENIGDE MOTORVISSCHERS-REEDERS ».

Door H. LAMBREGT, voorzitter en H. GHIJS, bestuurslid
dezer vereeniging, te Oostende.

De bond der Vereenigde Motorvisschers-Reeders werd gesticht in het jaar 1929, zonder winstgevend doel; zijn werking bestaat in de bescherming der visschers-eigenaars in hun bedrijf, alsook in die hunner gemeenschappelijke belangen. De aangesloten leden bestaan uit visschers-reeders. De vereeniging heeft eene onderlinge zeeverzekering gesticht « De Ster », voor visscherssloepen.

Er bestaat een verdedigingscomiteit voor de visscherij, waarvoor bestuursleden onze vereeniging aangeduid zijn, om te zamen te werken met de « Union Professionnelle des Armateurs », ten einde de algemeene belangen van het visscherij-bedrijf der kust te verdedigen.

De Vereeniging bewerkt ook de groepering van eigen vischlossers en sorteerdere.

Het grootste aantal aangesloten leden van den bond vaarden vóór 1914 uit de haven van Nieuwpoort, en zijn afkomstig van de Panne, Coxyde, en Oost-Duinkerke, van waar zij hunne vischvangst ter markt van Oostende aanvoerden. In 1914, toen den oorlog uitbrak, vluchtten de sloepen naar Engeland en Frankrijk, waar sommigen hun bedrijf hebben kunnen voortzetten, menigeen dezer schepen is in den grond geboord geweest, verongelukt door mijnen of gansch vervallen in vreemde havens, bij gebrek aan toezicht, daar de eigenaars soldaat waren.

Na den oorlog, was de haven van Nieuwpoort onbruikbaar, al deze visschershuisgezinnen kwamen zich vestigen in Oostende. Er waren geen schepen genoeg voor de bemanningen die gedemobiliseerd waren; menige familie legde al haar spaarpenningen bijeen om een smack aan te koopen in Engeland. Zoo heeft Engeland zich kunnen ontlasten, aan groote prijzen, van zijn oude zeilsmacks. In 1925, waren de meeste dezer schepen reeds onbevaarbaar.

Het schip « Ibis », door Koning Albert aangekocht vóór den oorlog en voorzien van een motor, gaf goede resultaten

voor de vischvangst. Menige visscher kon zich een motorsloep aankopen, met motoren van 60 tot 100 H.P.; de besommingen waren goed; groote motorsloepen werden gebouwd met motoren tot 350 H.F.

Wij hebben dit te dankwijken aan onzen diep betreunden Koning Albert, die de baanbreker is geweest en den weg heeft aangetoond, zoodat, voor het oogenblik, België de modernste vloot van Europa bezit, nu de nationale vlag onzer motorsloepen wappert op de kusten van IJsland, Noorwegen, Denemarken, Engeland, Ierland, Frankrijk, Spanje, Portugaal, en Marokko, waar zij hun visscherij bedrijven.

In 1932, stond onze vloot om onder te gaan; vele motorsloepen werden aangeslagen en verkocht tegen spotprijzen, menigeen onzer schepen is verkocht geweest aan Fransche reeders. De Regeering heeft dan den nood ingezien en heeft beperking gebracht in den aanvoer van vreemde visch en heeft een invoertaks doen betalen. De visscherij was bijna opgebeurd; maar thans staan wij opnieuw voor den zelfden ondergang als in 1932; alle scheepsmaterialen zijn met 100 % opgeslagen sedert 1935. De vloot is tot een groot aantal schepen vermeerderd. De prijzen der vischsoorten zijn dezelfde gebleven als in 1935.

Wij vragen dat de invoer van vreemde visch nog zou verminderd worden en desnoods de invoertaks verhoogd. Alsook dat wij visschers-reeders ook zouden mogen genieten van den finantiëelen steun, door de Regeering toegekend voor den bouw van motorsloepen bestemd voor de visscherij.

Wij vragen dat er voetstappen zouden aangewend worden bij de Fransche Regeering om een meerderen uitvoer van fijne en gewone visch te bekomen.

DE TAKS AAN DE BRON OP DEN VERKOOP DER ZEEPRODUKTEN.

Door J. BEAUPREZ,
Voorzitter van den Bond der Oostendsche Vischhandelaars, te Oostende.

Een der grootste plagen waarmede de wereldoorlog handel en nijverheid begiftigd heeft, is zeker wel de fiskale wetgeving, en in het bijzonder de overdrachttaks, dewelke in zekere bedrijven, voor velen een nachtmerrie is, doordat zij aanleiding geeft tot allerhande onaangenaamheden, zooals vrijvingen met de fiskusbedienden, betwistingen nopens het juist of onjuist toepassen der bepalingen van koninklijke of ministeriele besluiten, misopvattingen vanwege de handelaars, als vanwege de fiskusbedienden zelf, met het natuurlijk gevolg : geschillen, betwistingen en het toepassen soms van zware boeten.

Het valt niet in onze bedoeling, het principieel zelf van de overdrachttaks te hekelen; immers, wij begrijpen, en wij stemmen geheel graag toe, dat een land, om zijn budget in evenwicht te brengen, beroep doet op de bevolking, dat de bevolking gehouden is, aan 's lands herstel en heropbeuring mede te helpen, en zoo geven wij toe, aangezien dit nu toch in het gebruik ligt, dat er onder de bevolking van een land, zekere kategoriën dienen geschapen, en onderscheid gemaakt te worden, waardoor de eenen belast worden, hetzij op hunne eigendommen, hetzij op het comfort, waarvan zij genieten, en de anderen op den handel of de nijverheid, die zij uitoefenen.

De transmissietaks, die aan de naoorlogse economische crisis haar ontstaan te danken heeft, is in handel en nijverheidskringen niet zeer welkom geweest, niet alleen voor wat de taks zelf betreft, maar in groote mate voor de moeilijkheden, waarmede hare toepassing in zekere speciale bedrijven gepaard gaat, en doordat de handelaars in die speciale bedrijven, niettegenstaande de meeste bereidwilligheid die zij aan den dag leggen, om zich van hunne verplichtingen te kwijten, zich onmogelijk kunnen houden aan de bepalingen der wet, dit door den aard van het bedrijf zelf. En daar wij dit onderwerp wenschen gebracht te zien op de dagorde van het National Zeecongres, alwaar het gaat over den handel in

zeeprodukten, zoo willen wij den vischhandel als voorbeeld nemen, om maar aanstonds te doen uitschijnen, de moeilijkheden, dewelke in den vischhandel zich voordoen, nopens de verplichtingen, waaraan de vischhandelaars zich te houden hebben voor het toepassen van de overdrachtaks.

Wij zijn ervan overtuigd, dat de wetgevers, bij het opmaken der bepalingen nopens het toepassen van de transmissietaks, den vischhandel niet als voorbeeld genomen hebben, maar eerder gezocht hebben in bedrijven, waarin het afleveren van facturen en het plakken van overdrachtzegels volstrekt geen moeilijkheden oplevert. In den vischhandel echter, loopt dit van geen leien dakje, zooals wij hier aanstonds zullen zien, en de meest gewetensvolle vischhandelaar is geheel dikwijls, tegen wil en dank, genoodzaakt, de wetsbepalingen nopens de overdrachtaks over het hoofd te zien, en anders te handelen, dan de verordeningen der fiskale wetten bepalen. En daaruit spruiten tal van moeilijkheden voort, met de fiskusbedienden, die zich niet kunnen of niet mogen aanpassen met toestanden, die door geen wetten noch besluiten kunnen geregeld worden, en doordat ze onbedreven zijn in het vak, slechts fout, leugen of bedrog zien, daar waar de handelaar onmenschelijke pogingen gedaan heeft, om zich in regel te stellen, soms tegen gebrekkelijke of duistere wetsbepalingen. Vandaar de schrik, die zelfs den gewetensvollen handelaar bevangt, zoodra hij het bezoek ontvangt der fiskusbedienden.

Wij nemen als voorbeeld, de werkzaamheden in de vischmijnen der kust, laat ons zeggen in de vischmijn van Oostende, en wij veronderstellen, hetgeen dagelijks gebeurt, dat er van eenzelfde schip honderd bennen (korven van 50 k.) makreel of evenveel bennen wijting, koolvisch of knorhaan gelost worden, de soort doet er niets aan, die dus officieel in den afslag zullen verkocht worden, en die bennen worden verkocht, laat ons zeggen per vijf stuks tegelijk. Het is toegelaten, dat de vischhandelaar, die de eerste vijf bennen koopt, er de vijf en negentig andere mag bijnemen aan denzelfden prijs, waardoor hij zich van al de makreel of wijting van dit schip meester maakt, echter niet voor eigen behoefte, maar om die ter plaats voort te verkoopen, **per ben**, aan kleinhandelaars en leurders. Wij veronderstellen nu, hetgeen ook dagelijks gebeurt, dat er voor die 100 bennen makreel 150 liefhebbers zijn, zoodat er minstens 50 zijn, die hun kans zullen missen om eene ben af te koopen. Wij vragen nu

aan al de fiskustoezichters het volgende tooneeltje te komen bijwonen. Onmiddellijk na den toeslag der 100 bennen aan denzelfden vischhandelaar, is het vanwege die 150 liefhebbers een gestoot en gedrang, om minstens eene ben machtig te worden, en de eigenaar, soms bijgestaan door 3-4 helpers, doet onmenschelijke pogingen, om eerstens in dit geharrewar geene bennen gestolen te worden, hetgeen zeer dikwijls gebeurt, en verder om de namen op te schrijven van degenen, die een ben hebben kunnen bemachtigen.

Het zal zeker niet moeilijk zijn om te begrijpen, dat de eigenaar noch zijn helpers al de personen niet bij naam kennen, die aldus eene ben hebben bemachtigd; immers velen onder hen zijn leurders, niet ingeschreven in het handelsboek, wonen ergens in den buiten, soms zeer ver van de kust, gaan ook soms naar Zeebrugge of Nieuwpoort hun aankopen doen, en bieden eigenlijk geen waarborgen aan, opdat er hun zoo maar visch op krediet gegeven worde; velen onder hen zijn maar gelegenheidsvischhandelaars, de eene week leuren ze met visch, de andere week met fruit en groenten, de volgende week zijn ze het land uit, en zoo zien wij hier in de Oostendsche vischhalle elke week nieuwe gezichten. Het spreekt dus vanzelf, dat al die om zoo te zeggen onbekende personen komptant moeten betalen aan den groothandelaar, zoo niet is hij in veel gevallen zijn geld kwijt.

De fiskusverordeningen schrijven voor, dat een factuur met overdrachtzegels moet afgeleverd worden, van zoodra de verkoop de 30 frank te boven gaat. Hoe wil men nu, dat de groothandelaar, die, laat ons zeggen, aldus 50 bennen aan 50 verschillende leurders komptant verkoopt, daar aanstonds 50 facturen opmaakt, voorzien van de noodige transmissiezegels; dit is totaal onmogelijk, des te meer daar hij onmiddellijk geroepen is, om bij den volgenden grootverkoop aanwezig te zijn; de leurders zelf hebben den tijd niet om op facturen te wachten; als ze aldus een of twee bennen afgekocht hebben, vertrekken ze onmiddellijk daarop, hetzij per velo, moto of hondenkar, om ook zoo rap mogelijk, soms vóór den middag, hun klanten te bedienen.

De grootvischhandelaar heeft dus wetens en willens, maar omdat het niet anders kon, een onregelmatigheid bedreven tegenover den fiskus, doordat hij van zijne verkoopen geen facturen heeft afgeleverd; hij is nochtans gewetensvol en zal 's namiddags of 's avonds op zijn bureel, dit bedreven kwaad zooveel mogelijk herstellen. Hij zal in een aankoopboek of

op losse bladen, het détail maken van al die comptante verkoopen; zal misschien wel met leedwezen, hetzij voor elken verkoop afzonderlijk, hetzij voor dien verkoop gezamenlijk, de fiskale overdrachtaks van 2.50 % fr. toepassen, maar wie zal er hem beletten, eenige manden min aan te teekenen of aan minder waarde, dan hij die werkelijk verkocht heeft (de fiskus heeft daar geen toezicht over), bijzonderlijk in het geval, hetgeen niet zelden gebeurt, dat hij eenige bennen is gestolen geweest, om aldus het verlies ietwat te verzachten.

Hoe zal het dan gaan met vischhandelaars, die aldus niet gewetensvol zijn en er geene of eene onvolledige boekhouding op na houden; hoe gaat het dan, wanneer er soms grootkooopen gedaan worden, door personen soms totaal onbekend in de vischmijn; ze koopen comptant aan de bron, verkoopen comptant uit der hand, bekommeren zich noch om factuur, noch om overdrachtaks, maar kunnen aldus goedkooper verkoopen, dan grootkooopers ingezetenen der vischmijn, en doen aan de gewetensvolle handelaars eene mededinging aan, waaraan deze laatsten onmogelijk het hoofd kunnen bieden; die personen bezitten in den regel niets, noch huis noch goed, noch erve, noch boekhouding, en bekommeren zich aldus niet het minst, noch om de fiskale verplichtingen, noch om iets dergelijks. Hoeveel wordt er aldus jaarlijks in den vischhandel alleen aan de schatkist ontdoken, alleen wat de transmissietaks betreft? Millioenen en nog millioenen. Wie zal er het juiste aantal van bepalen?

Het valt hier niet in onze bedoelingen, ons aan te stellen als kampioenen van het recht, voorstanders te zijn, van nog meer taksen en lasten te heffen; wel integendeel; we zijn van oordeel dat er op veel gebieden, te veel lasten en taksen geheven worden, dat de gewetensvolle handelaars, die zich op alle mogelijke wijze trachten in regel te stellen tegenover de fiskale wetgeving, en nog steeds onwetend en onwillend, in fout bevonden worden, het veel te hard te verduren hebben. En dat alles, waardoor?

Eerstens, door de schuld diergenen, die op alle manieren de fiskale verplichtingen ontduiken, want we zijn er allen van overtuigd, moest elk zich gewetensvol kwijten van zijne verplichtingen, op fiscaal gebied, dat het onbetwistbaar is dat iedereen min taksen en lasten zou betalen dan wanneer de eerlijke handelaars, en al diegenen waarop de fiskus pak heeft, moeten boeten voor de anderen, die zwendelen, en op materieel gebied geen waarborgen bezitten. De schuld

ligt tweedens aan de gebrekkigheid der fiskale wetgeving zelf, het ingewikkelde van verordeningen en besluiten, zooals b. v. in den vischhandel, het wettige of onwettige van gezamenlijken aankoop met toepassing van verminderde overdrachtsaks, iets waarover het oordeel der fiskusbedienden zelf verdeeld is, enz.; dat alles brengt niets bij, om een gezonde atmosfeer te scheppen, en zooals wij het in het begin van deze uiteenzetting aanstipten, mogen wij gerust herhalen, dat de fiskale wetgeving een der grootste plagen is, waarmede handel en nijverheid na den oorlog begiftigd werden. En als we zeggen plaag, dan is het maar heel natuurlijk, dat wij al onze krachten inspannen, om die plaag te bestrijden en te keer te gaan, om er de moreele en materieele uitwerksels van te verzachten. Een wetgeving is nooit volledig; altijd zijn er uitzonderingen en ontsnappingen aan den algemeenen regel, en wij kunnen niet eischen, dat een fiskale wetgeving zich in algemeenen regel zou toepassen op elken handel of nijverheidstak. De wetgevers zijn niet onfaalbaar en kunnen niet alles voorzien, zijn wellicht in de onmogelijkheid geweest, in elk vak de belanghebbenden te raadplegen; wetsvoorstellen werden neergelegd en goedgekeurd, naderhand gewijzigd en aangevuld, naarmaat er zich nieuwe gevallen voordeden. Wij, handelaars, hebben wenken te geven, vereenvoudigingen voor te stellen, kortom de plaag te bestrijden, en de wetgevers zullen ook onze voorstellen aanhooren, onderzoeken en desgevallend inwilligen.

Er wordt wel eens gesproken over taks aan de bron, en daarop wordt in den regel geantwoord dat het heffen van een taks aan de bron een onmogelijk iets is, dat zij weliswaar een ideaal zou zijn, in sommige bedrijven misschien wel zou kunnen toegepast worden, doch niet kan veralgemeend worden en toegepast in alle bedrijven, en dan wordt in het algemeen de landbouw als voorbeeld genomen, om tot eene onmogelijke oplossing te besluiten. Wij nemen aan, dat wat de landbouwproductie betreft, het een onmogelijk iets is, om een forfaitaire taks aan de bron toe te passen; immers welk onderscheid gemaakt tuschen Belgische en vreemde vruchten, b. v. aardappelen, bloemkool enz., die regelmatig ingevoerd worden, en wanneer voor de Belgische vruchten de taks toegepast? Als ze geplant of gezaaid worden, als ze geoogst worden, of als ze verkocht en geleverd worden. Dat zou inderdaad, indien niet onmogelijk, toch zeer moeilijk zijn, en wellicht aanleiding geven tot veel betwistingen.

Maar dat belet echter niet, dat er andere bedrijven zijn, zooals de zeevischhandel b. v., waarin het toepassen van een forfaitaire taks aan de bron geen onoverkomelijke hindernissen daarstelt. In den vischhandel kan er geen spraak zijn van zaaien, planten noch oogsten, daar is enkel spraak van aanvoer en invoer, en dat vergemakkelijkt reeds het vraagstuk. Wat den aanvoer betreft in de Belgische visschershavens, komen alle zeeprodukten in de mijnen, en rechtstreeks in den officieelen afslag; geen enkele visch, of hij moet officieel verkocht worden, en de taks aan de bron wordt geïnd, van 1.25 % fr. voor de visch en 2.50 % fr. voor de schaaldieren, en niemand kan aan die taks ontsnappen. De vreemde, ingevoerde visch komt enkel over de grens met eene invoer vergunning, vermeldende gewicht, soort en waarde, en waarop, benevens het invoerrecht van fr. 0.50 en 2 fr. per k., volgens het gewone of fijne visch is, ook een overdrachtaks van fr. 2.50 % geïnd wordt.

Aangezien er van hoogerhand verzekerd wordt, dat er aan binnensmokkelen van visch, hetzij in de havens, hetzij over de grens niet te denken valt, zoo mag men gerust aannemen, dat alle zeevisch, die in België verkocht wordt, langs officieelen weg binnengekomen is en reeds officieele rechten en taksen betaald heeft. Niemand zal het dus betwisten, dat het toepassen van een forfaitaire taks aan de bron, in den zeevischhandel, zeer mogelijk, zelfs zeer gemakkelijk zou gaan, en hoe gelukkig zouden alle vischhandelaars zich achten, mochten ze aan de bron, hetzij in de havens, hetzij aan de grens, een ietwat verhoogde taks betalen, om daarna volkomen vrij te zijn en voor alle verdere verhandelingen van die zelfde visch volstrekt geen overdracht zegels meer te moeten plakken; gedaan mogen maken met al die bekommernissen, voortspruitende uit, 2.50 % — 2.50 per duizend, komptante of gezamenlijken aankoop, enz., enz. geen vrees meer te moeten koesteren voor een bezoek der fiskusbedienden, geen straffen, geen geldboeten, geen slapeloose nachten meer; gedaan zou het zijn, met het betalen van taksen voor anderen, iedere aankoop, zou voldoende getakseerd worden aan de bron, en de goeden zouden het niet meer moeten bekoopen voor de slechten; iedereen met de zelfde maat gemeten. De vischprijzen, zouden er niet door beïnvloed worden; immers, het is een feit, dat de grootvischhandelaar weinig of geen rekening houdt met de taks bij het opmaken zijner gedachte, nopens een koop visch, dien hij wenscht te doen; het is enkel,

nadat de koop aan hem is toegewezen, dat hij met de taks rekening zal houden om den verkoopprijs vast te stellen, en aangezien zijn afnemer geen overdrachtzegels meer zou te betalen hebben, zal deze laatste er niet tegen opkomen, indien de groothandelaar zijne waar met eenige centiemmen per kg. verhoogt, om zijn forfaitaire aankooptaks ietwat terug te zamelen, zoodat onder een regiem van voldoende takseering aan de bron, de kleinhandelsprizen volstrekt niet zouden bienvloed worden.

En welk een voordeel zou daar niet uitspruiten voor de schatkist ! Geen ontduiking meer, alles aan de bron : 's lands beheer zou er jaarlijks miljoenen bij winnen. De vischnijverheid leent zich het best om het toepassen van een forfaitaire taks aan de bron in voege te brengen, hetgeen een vertrekpunt zou daarstellen, om hetzelfde in andere nijverheden te beproeven, dit alles ten bate van 's lands finantiën en ter verdrijving der nachtmerries van vele handelaars.

Wij achten voor het oogenblik overbodig in nog andere bijzonderheden te treden, maar wij zijn overtuigd, dat de beschouwingen, die wij hier geven, een soliede basis daarnstellen en aanleiding zullen geven tot ernstige overwegingen en onderzoek van hoogerhand. De Bond der Oostendische Vischhandelaars is zoo vrij geweest in den loop der maand Mei l. l. aan HH. Excellenties de HH. Eerste Minister en Minister van Finantiën, een eerste beknopt schrijven daaromtrent te richten, zoodat we verhoopen, dat onze voorstellen, reeds een zekeren weerklank zullen gevonden hebben. Een grondige bespreking tusschen de HH. congresscisten op het aanstaande Nationaal Congres van de Zee te Antwerpen, zal er zeker veel toe bijdragen om in den kortst mogelijken tijd onze betrachtingen te verwezenlijken, met in den vischhandel de forfaitaire taks aan de bron toe te passen, ten bate der schatkist en tot welzijn en zielerust van vischhandelaars.

ZIJN EENMAKING DER HANDELSNAMEN EN PRIJSREGELING DER VISCH WENSCHELIJK ?

Door R. VERSCHELDE,
Onderbestuurder bij het Beheer van het Zeewezen, te Brussel.

Er wordt weleens geklaagd over de duurte van de visch en namelijk over te groote winsten, die door voortverkoopers en winkeliers daarop zouden genomen worden.

Niet alleen in België maar ook in het buitenland wordt die klacht gehoord, zonder dat men hier of ginder tot eene voldoende oplossing van het vraagstuk gekomen is. In een naburig land, heeft men wel beproefd maximumprijzen en maximumwinsten voor den vischhandel te bepalen. De regeling kon evenwel alleen toepasselijk worden gemaakt op de vischsoorten, die in dat land op vrij regelmatige wijze en in overgroote hoeveelheden worden aangevoerd, namelijk kabeljauw, koolvisch, schelvisch en klipvisch, die zich alle gemakkelijk leenen tot het fileteeren.

Daarenboven is de regeling zeer ingewikkeld en geeft tot allerlei uitzonderingen en moeilijkheden aanleiding.

Eene prijsregeling is over het algemeen voor eetwaren zeer moeilijk; dit is ten overvloede gebleken uit de breedvoerige besprekingen, welke daarover in Juli 1923 in Kamer en Senaat plaats hadden, toen een wetsontwerp in voorbereiding was tot beteugeling der woekerprijzen in den handel van koopwaren van eerste noodwendigheid.

Namens de commissie, die met de studie van het ontwerp gelast geweest was, legde de heer Wauwermans de volgende verklaringen af :

« Men moet zich neerleggen bij de economische vaststelling dat de prijs van een gewone eetwaar niet op een abstracte en objectieve wijze kan worden bepaald. De prijsstelling is onvermijdelijk onderhevig aan eene reeks factoren, die oneindig verscheiden en veranderlijk van aard zijn. Er bestaat geen middel waarmede men op eene stellige wijze de juiste maat ervan kan aanduiden, en dan moet men vanzelf vaststellen, dat elke waardeering van de woekerachtigheid van een prijs meestal er eene zal zijn,

- » die slechts op bijzondere gevallen toepasselijk is. De ver-
- » houding der prijzen der eetwaren was bij voorbeeld voor :
- » Amerikaansch spek te Bergen 217, te Brugge 573
- » Brood te Antwerpen 357, tegen 460 te Aarlen
- » Boonen te Brussel 283, te Hasselt 387
- » Gerookte haring te Hasselt 250, te Antwerpen 500.
- » De woeker kan trouwens niet worden beschouwd als
- » eene overtreding, strafbaar zoodra het feit is vastgesteld.
- » Het weerzinwekkende ervan ligt in het inzicht, in de
- » bedoeling, in de schraapzucht, die ermede gepaard gaan.
- » De Staat kan zich niet inlaten met, noch zijn tijd besteden
- » aan de vervolging van een overgroot getal kleine overtre-
- » dingen, maar zijn invloed moet hij doen gevoelen aan de
- » bron van het kwaad. »

Als het opleggen van vaste prijzen voor allerhande eetwaren als onpraktisch en ondoelmatig beschouwd wordt, is dit zeker het geval voor eene zoo speciale eetwaar als verse visch, waarvan de prijzen niet alleen beïnvloed worden door de wisselvalligheden van den aanvoer, door de verkoopwijze in de vischmijnen en door de bederfelijkheid van de waar; beïnvloed ook door de verscheidenheid der soorten en grootten, door den afval en het verlies bij het schoonmaken en snijden, door het waardeverschil tusschen wammen, staart en middenstuk; beïnvloed ten slotte, door de noodwendigheid, bij voorbeeld voor marktkramers, om zich op het einde van de markt tegen elken prijs van hun bederfelijke koopwaar te ontmaken.

Als slotsom van de hooger aangehaalde besprekingen, werd besloten dat de verplichting om de prijzen der meest noodwendige koopwaren in den kleinhandel zichtbaar uit te hangen, van aard zou zijn om woekerwinsten onmogelijk te maken, daar de koper aldus kan oordeelen en eene vergelijking maken met de prijzen der mededingende handelaars, en deze verplichting werd door de wet van 30 Juli 1923 in voege gebracht.

Een koninklijk besluit van 18 October 1923 duidt de koopwaren aan, welke aan deze verplichting onderworpen zijn, *waaronder ook de verse of ingemaakte visch voorhomt*, en stelt de manier vast waarop de prijzen moeten worden uitgehangingen.

In denzelfden gedachtengang werd, wat den kleinhandel in rundvleesch en varkensvleesch betreft, verder gegaan. Een koninklijk besluit van 4 Februari 1933 verplicht de betrokken

handelaars een prijslijst voor elke vleeschsoort uit te hangen, en daarenboven elk te koop gesteld stuk van een etiket te voorzien.

Een koninklijk besluit van 14 December 1934 legt bovendien aan dezelfde handelaars de verplichting op om, den vrijdag van elke week, in het dubbel, aan den controleur der belastingen van zijn district, alle inlichtingen te verstrekken omtrent gewicht, aankoop prijs en verkoopprijs van de waren, die vanaf dien dag in zijn magazijn te verkrijgen zijn.

Het ligt wellicht in niemands bedoeling iets dergelijks voor te stellen voor den vischverkoop; het zou immers om de hooger aangehaalde redenen niet gemakkelijk te verwezenlijken zijn.

De verplichting evenwel om de prijzen der verscheidene vischsoorten in de winkels en op de kramen uit te hangen, blijft bestaan bij toepassing van het koninklijk besluit van 18 October 1923; doch wat ernstige verwickelingen in de toepassing dezer verordening zou kunnen teweeg brengen is het feit dat niet steeds aan de te koop gestelde visch den wezenlijken naam gegeven wordt.

Zoo ziet men haai voor steur of tonijn, koolvisch voor kabeljauw, zandhaai voor zeepaling, vlaswijting voor witte zalm, wijting voor schelvisch, tongschar voor tong verkoopen.

Er mag niet uit het oog verloren worden dat het koninklijk besluit van 30 Maart 1936, luidens hetwelk de benamingen waaronder koopwaren worden in den handel gebracht, mogen worden gereglementeerd, steeds in voege is.

Om alle onaangename verrassingen te voorkomen, dient er dus vermeden te worden visch onder een bedrieglijken naam te verkoopen. Tevens ware het gewenscht dat het gansche land door, aan dezelfde vischsoorten eenzelfde naam gegeven werd; de stedelijke vischmijnen zouden hier kunnen de leiding geven en het verdient dan ook aanbeveling dat de bestuurders dezer openbare instellingen deze zaak gezamenlijk zouden onderzoeken en tot een goed einde brengen.

Niets zou beletten dat te dier gelegenheid aan vischsoorten zooals haai, koolvisch, zeehond, zeeduivel een smakelijker handelsnaam gegeven worde, zooals reeds in andere landen in het belang van visschers en handelaars werd gedaan, zonder nadeel voor den verbruiker.

DE WISSELVALLIGHEDEN DER GARNAALVISSCHERIJ.

Door H. WILLEMS,
Rivierloods van eerste klas, gehecht aan den Toezichtsdienst over
visch- en garnaalinvoer.

I

In 1934, werd door de Belgische visschers met klem gevraagd dat er van overheidswege maatregelen zouden genomen worden tegen het wegvisschen van kleine garnaal, daar er min en min groote garnaal te vangen was.

Toen het bevoegd Bestuur de zaak in onderzoek nam, kwam het tot de dubbele vaststelling dat er geen betrouwbare gegevens bestonden omtrent de Belgische garnaalvisserij, omdat de garnaal nog niet in de stedelijke vischmijnen, met andere woorden, onder officieel toezicht verkocht werd, en dat de mannen der wetenschap wel hadden opgemerkt dat de garnaal nu eens schaarsch is en dan eens overvloedig, maar dat er van de levens- en voortzettingsvoorwaarden van die kleine schaaldieren nog bitter weinig gekend was.

Bij gebrek aan vaste gegevens, onthield het bevoegd Bestuur zich dan ook voorloopig van het nemen van maatregelen, en wat gebeurde er? Vanaf 1935, werd niet meer van schaarschheid van garnaal geklaagd en heeft de jaarlijksche aanvoer van garnaal, in onze kusthavens, inderdaad eene steeds stijgende lijn vertoond, zooals bewezen wordt door de diagrammen die wij daarover hebben opgemaakt.

Voor 1935, was de globale aanvoer 2,665,706 kg.; voor 1936, was hij 3,496,225 kg.; dit is een globale aangroei van 830,519 kg.

Voor de vijf eerste maanden van 1937, was de aanvoer 1,553,645 kg., dit is 364,899 kg. meer dan in 1936 en 640,944 kg. meer dan in 1935, gedurende de vijf eerste maanden.

In acht nemend dat de aanvoer van het tweede halfjaar in 1936 merklijk grooter was dan die van het eerste halfjaar, mag redelijkerwijze worden aangenomen dat, zoo niets de vooruitzichten komt storen, de garnaalaanvoer in 1937 de 4 miljoen kg. zal benaderen.

Aangezien de invoer van ongepelde garnaal uit Neder-

land thans vastgesteld is op $\frac{2}{3}$ van den invoer van voor de contingentteering, weze 450,000 kg. per jaar, maakt dit ongeveer het negende deel uit van onze eigen productie.

Indien, zooals dit reeds bestaat voor den visch invoer der winkeliers, alsook voor den uitvoer van fijne visch naar Frankrijk, het contingentsaandeel voor garnaal invoer afhankelijk gemaakt werd van den rechtstreekschen aankoop aan onze kust, zou elke garnaal invoerder negen maal zooveel moeten aankopen in onze kustmijnen als hij uit het buitenland invoert.

De vermeerdering onzer nationale voortbrengst zou kunnen toegeschreven worden aan een toenemend aantal garnaalbooten of aan het gebruik van sterkere motors, ware het niet dat ook in Nederland en in Duitschland dezelfde vermeerdering in de laatste jaren ware vastgesteld geweest.

Wij staan hier dus wel voor eene dier periodische wisselvalligheden, welke afhangen van tot nog toe onbekende natuurlijke factoren.

II

Eene tweede soort van wisselvalligheid der garnaalvischerij bestaat in de seizoenschommelingen. Het is in de betrokken middens genoeg gekend dat er gewoonlijk, in de zomermaanden, veel meer garnaal gevangen wordt dan in den winter, doch de statistieken welke konden worden opge maakt, sedert de garnaal in al onze kustmijnen verkocht wordt, laten thans voor het eerst toe zich een juist denkbeeld te vormen van de verhoudingen tusschen de garnaalvischerij in de verscheidene jaargetijden.

De kleinste en de grootste maand waren :

te Zeebrugge :

in 1935 Februari,	met 42,000 kg. en Juli, met 206,000 kg.
in 1936, Januari,	» 97,000 kg. en October, met 225,000 kilos.
in 1937 Februari,	» 135,000 kg.

te Oostende :

in 1935 December,	met 28,550 kg. en Juli, met 143,316 kg.
in 1936 Januari,	» 26,559 en Augustus, met 136,122 kilos.
in 1937 Januari,	» 70,000 kg.

te Nieuipoort :

in 1935 December,	met 2,000 kg. en Juni, met 48,000 kg.
-------------------	---------------------------------------

in 1936 Januari, » 5,000 kg. en April, met 80,000 kg.
in 1937 Januari, » 11,000 kg.

te Blankenberge :

in 1935 Februari, met 180 kg. en Juli, met 20,108 kg.
in 1936 November, » 2,475 kg. en Juni, met 19,847 kg.
in 1937 Februari, » 1,000 kg.

Deze statistiek doet uitschijnen dat er, met uitzondering van Blankenberge, in al onze havens meer garnaal gevangen wordt in de wintermaanden dan voorheen.

De bijgehouden cijfers bewijzen anderzijds dat, wat vroeger nooit gebeurd was, in de maand November verleden jaar te Zeebrugge de grootste garnaalaanvoer van het gansche jaar geboekt werd, met het indrukwekkend vijfde van 225,000 kg. Voor 1937, is dit rekord reeds overtroffen door de maand Mei met 230,000 kg.

Tot dusver de seizoenschommelingen in de garnaalvischerij.

III

Zoo de jaarschommelingen verschillen, bedragen van 50 tot 60 %, en de seizoenschommelingen verschillen aantoonen van 200 tot 500 %, zijn de dagelijksche schommelingen, welke soms van handelsfactoren afhangen, doch meest door wind en weer beïnvloed worden, verreweg de geweldigste en kunnen van 1,000 kg. en minder tot 22,000 kg. per dag uiteenloopen, zooals alweer uit de opgemaakte diagrammen blijkt.

Deze derde soort schommelingen, die wellicht in geen enkel andere nijverheid te vinden zijn, moeten onvermijdelijk groote prijsverschillen en ook groote afzetmoeilijkheden veroorzaken; het is inderdaad gekend dat voor eene bederfelijke waar eene kleine overproductie volstaat, om eene volledige ineenstorting der marktprijzen teweeg te brengen.

Gevolgtrekkingen.

Wat valt er uit dit alles te leeren ?

1. Dat, zoo men de vergelijking maakt tusschen de vangkracht der vroegere zeilbooten en -scheepjes en de tegenwoordige sterke motorvaartuigen, die de garnaalvangst uitoefenen, het verwondering baart dat er nog garnaal in de Noordzee te vangen is.

2. Dat het wegvisschen van kleine garnaal totnogtoe geen

F E B R U A R I - 1937

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN.

BESTUUR VAN ZEEWEZEN.

Dagelijksche aanvoer van garnaal in
de haven van ZEEBRUGGE.

+++ Zondag
..... Niet gevischt

MIDDENPRIJZEN.

Fr. : 2. 12

45

3. 17

21

24

28

29

32

36

63

80

88

4. 15

17

45

60

5. 00

00

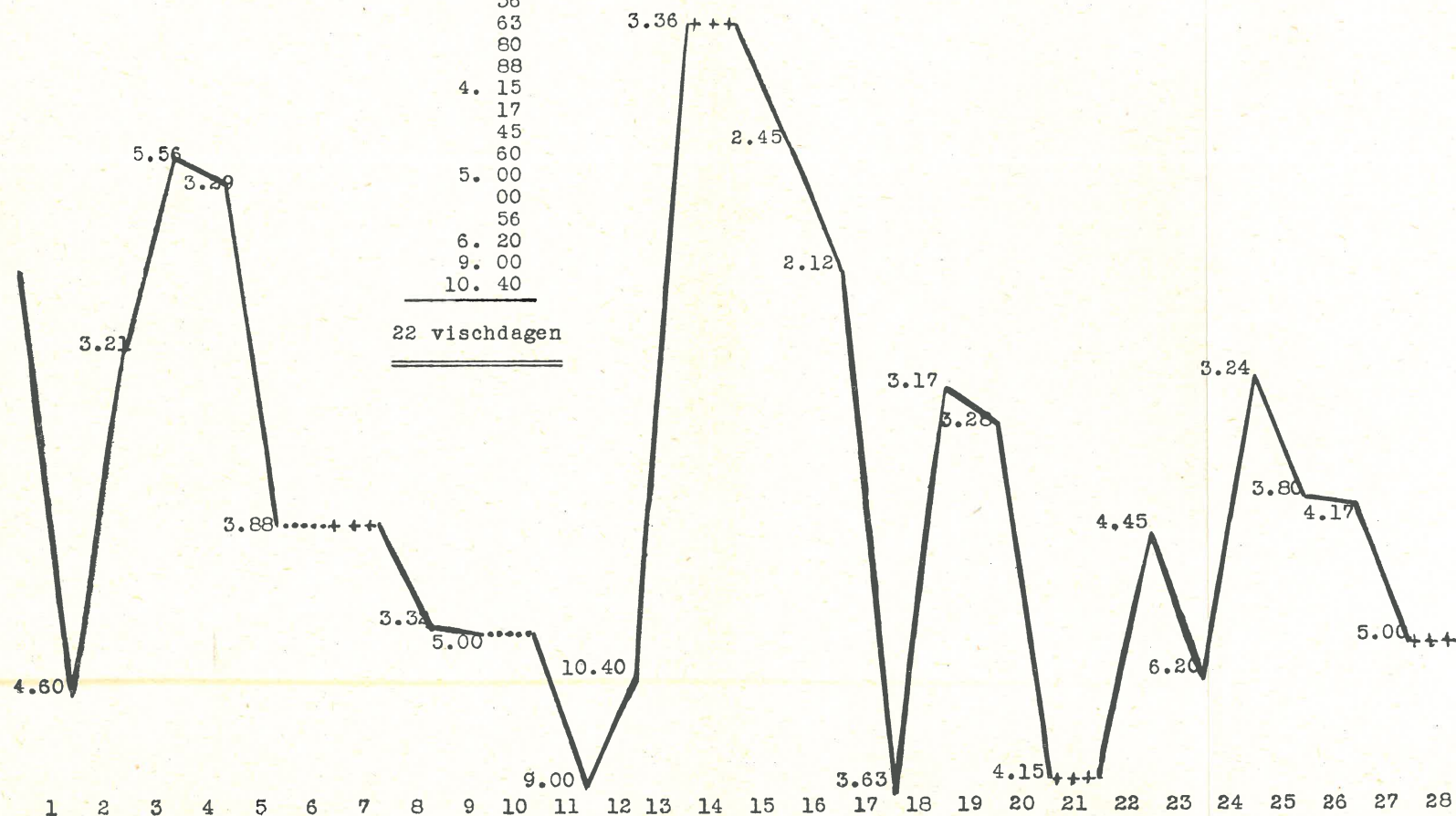
56

6. 20

9. 00

10. 40

22 vischdagen



Kgr.

22.000

21.

20.000

19.

18.

17.

16.

15.000

14.

13.

12.

11.

10.000

9.

8.

7.

6.

5.000

4.

3.

2.

1.000

500

0

kwaad schijnt gedaan te hebben. De scholen wijting, ten andere, vernielen er waarschijnlijk veel meer.

3. Dat zoo de garnaalvloot zich moest uitbreiden, telkens de vangsten gunstig zijn, de daarop volgende ongunstige tijdperken voor de garnaalvisschers uiterst noodlottig zouden zijn.

In Nederland, waar de aanvoer thans de afzetmogelijkheden grootelijks te boven gaat, wordt de aanvoer van consumptiegarnalen wettelijk beperkt, en worden de fabrikanten van eendenvoeder verplicht een zeker kwantum gedroogde garnaal in hun fabricatie te verwerken.

4. Aangezien dergelijke maatregelen bij ons niet in aanmerking komen en eene algeheele sluiting der grens voor vreemde garnaal niet mogelijk blijkt, is onze garnaalvisscherij totaal afhankelijk van de mogelijkheid de afzetgebieden in binnen- en buitenland te verruimen.

Door de contingenteeringsmaatregelen, door Frankrijk genomen, zijn de uitvoermogelijkheden naar dit land met de helft verminderd; de andere omringende landen zijn nooit groote afnemers van garnaal geweest. Onze garnaalvisscherij is dus thans voornamelijk op het binnenlandsch verbruik aangewezen. Daarom ware het te hopen dat de pogingen door de Propagandacommissie gedaan, om het garnaalverbruik in België aan te wakkeren, mochten gelukken.

5. Zooals met de visch, is verscheid eene hoofdvereischte voor den afzet van garnaal. Uit Noorwegen komt hier soms garnaal toe in blikken dozen waarrond zich ijs bevindt.

Zoo in de manden waarin onze groothandelaars 30 kg. garnaal ineens verzenden, eene bus met ijs kon worden geplaatst, zou dit grootelijks de verscheid der waar bevorderen.

6. De pellerij kan eveneens voor de garnaal van Belgische vangst een nieuw afzetgebied openen, op voorwaarde dat er waar geleverd worde, die met de vreemde kunne mededingen in het opzicht van kwaliteit. De ondervinding heeft geleerd dat er in dit opzicht nog wel wat vooruitgang zou kunnen gemaakt worden : de beste methode schijnt wel hierin te bestaan dat er opzettelijk voor de pellerij gevischt en gekookt worde, en dat de garnaal rechtstreeks van boord naar de pellerij ga. De tijdperken waarop veel garnaal aangevoerd wordt en de prijzen dan ook laag zijn, zijn voor de pellerij geschikt en het is bewezen dat garnaal die, in de voornoemde voorwaarden, gepeld wordt, zonder hinder verscheidene maanden in den koelkelder kan verblijven.

Verslag der Zittingen

Compte-rendu des Séances

ZITTING VAN 17 JULI 1937.

De vergadering wordt te 11.15 u. geopend onder het voorzitterschap van den heer Dezuttere, secretaris van den Hoogen Raad der Zeevisserij.

Zetelen insgelijks aan het bureel, de heeren J. Bauwens en C. Willems, ondervoorzitters en J. Sioen, secretaris.

De heer Goeverneur Baels en een twintigtal leden zijn aanwezig.

De heer Voorzitter wenscht iedereen welkom en dankt de Ministers van Landsverdediging en van Justitie voor de medewerking, die ze verleend hebben door zich te laten vertegenwoordigen op het Congres. Hij dankt ook de verslaggevers voornamelijk de HH. Kol. Van Acker, Van de Vliedt en Van Damme en legt de werkwijze voor.

Als eerste punt der dagorde staat vermeld :

HET VISCHVERBRUIK IN DE GROOTE NATIONALE GEMENSCHAPPEN.

De heer Voorzitter verleent het woord aan den heer Kolonel-Intendant VAN ACKER, intendant der 2^e legeromschrijving te Antwerpen, afgevaardigde van het Ministerie van Landsverdediging, die in het kort de punten opgeeft die in zijn verslag

De zeevisch in het Belgisch leger en in de legers der naburige landen

worden ontwikkeld. De uitslagen der proefnemingen die vóór enkele jaren gedaan werden om het vischverbruik in het leger te doen toenemen, worden bekend gemaakt. De opgegeven redenen tot verrechtvaardiging van een te klein vischverbruik in sommige regimenten worden onderzocht en een oplossing wordt aangegeven. Het vischverbruik in de Fransche, Engelsche en Hollandsche legers wordt ook nagegaan.

De heer Voorzitter dankt de heer Kolonel Van Acker voor zijn leerrijke uiteenzetting en geeft het woord aan den heer J. VAN DE VLIEDT, bestuurder van het Rijkskliniekgesticht, te Brugge, afgevaardigde van het Ministerie van Justitie, die handelt over

De zeevisch in de inrichtingen afhangende van het Ministerie van Justitie.

De verhandeling gaat eerst over de Rijksopvoedingsgestichten en dan over de overige gestichten (gevangenissen, enz.). Het verbruik van zeevisch is er geregeld door ministeriële onderrichtingen. Versche visch wordt daar weinig ogpedischt, garnalen, heelemaal niet. Het onvoldoende vischverbruik is grootendeels aan den slenter te wijten. Daar sommige leerlingen de visch niet kennen, wenscht de verslaggever dat meer propaganda gevoerd worde in de verafgelegen gemeenten.

De heer Voorzitter vraagt of er een praktisch bezwaar bestaat tegen het verbruik van versche haring tijdens grooten toevoer. De heer De Vriendt herhaalt dezelfde vraag voor het verbruik van garnalen.

De heer Van de Vliedt antwoordt dat er doorgaans droge en pekelharing verbruikt wordt uit gewoonte en dat aan de leverancier vrijheid gegeven is voor de soort van de te leveren visch.

Na een woord dank aan den verslaggever, betreurt de heer Voorzitter de afwezigheid van den heer P. VAN DAMME, beheerder der Zeevaartinstellingen, secretaris van den Zeevaartkring te Brugge, die een verslag opgemaakt heeft over

De zeevisch in de weldadigheidsgestichten

en geeft dit verslag in korte trekken weer. Het gaat over een enkwest bij de bestuurders der weldadigheidsinrichtingen. Op zeer weinig uitzonderingen na, is het vischverbruik onvoldoende. De redenen worden aangehaald en de te gebruiken middelen voorgesteld.

De Voorzitter prijst dit zeer gedocumenteerd verslag, dat als basis voor latere onderzoeken dienen kan en verleent het woord aan den heer J. BAUWENS; voorzitter der Reedersvereniging ter visscherij, te Oostende, die den beknopten inhoud van zijn verslag geeft

L'armement à la pêche et la consommation du poisson en Belgique.

Hij wijst op de prijsdaling der visch sedert enkele jaren en op

de vermeerdering der bedrijfskosten. Propagande voor meer vischverbruik dient te worden gevoerd. De toestand moet veranderen, want de visscherij is met ondergang bedreigd.

De heer H. WILLEMS, secretaris der sectie der visscherij van de Handelskamer te Oostende, bespreekt zijn twee verslagen

**Le grand commerce de poisson et la consommation de poisson
dans les collectivités nationales**

en

**Fournissons aux collectivités nationales
du poisson de qualité.**

De visch dient zeer versch te zijn bij het aan wal brengen. Daarom is er een actie bij de visschers noodig. Om het beste stelsel voor vischbewaring aan boord te vinden, is het wenschelijk dat het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek daar een prijsvraag over uitschrijve. Anderzijds voor de levering aan het leger, is het te wenschen dat de visch niet op een vastgestelden dag opgedischt worde, maar wel als er toevoer van visch is. Het moeilijk verdeelen der porties kan vermeden worden : er bestaan speciale toestellen die visch in een aantal porties van gewenschte grootte snijden. Voor de vischlevering aan het leger is het aanbestedingstelsel niet goed : de prijzen zijn te laag en zoo wordt visch van tweede kwaliteit geleverd. Het ware wenschen dat er een vaste prijs ingesteld worde.

M. De Crop : Voor hetgeen de bewaring aan boord betreft zijn de nieuw gebouwde schepen daar speciaal op uitgerust : langs dezen kant blijft er niets te wenschen over. Het is na het lossen dat de visch niet goed bewaard wordt. In de mijnen bestaat er geen bewaringstelsel; de visch wordt in open lucht uitgesteld. De spoorwagens zijn soms niet voldoende geïsoleerd. In Amerika wordt de op de Noordkust van den Atlantischen Oceaan gevangen visch, naar de kuststeden van den stillen Oceaan overgebracht door middel van speciale spoorwagens die de visch gedurende het vervoer (4 dagen) versch behouden. De uitrusting van die wagens dient bestudeerd te worden. Op de openbare markten van het binnenland wordt de visch tentoongesteld tusschen groenten en allerlei waren, in volle zon. Zouden alleen mogen visch verkoopen, de handelaars die daartoe een speciale vergunning verkrijgen. De visch moet bewaard worden van de vischmijn tot den verbruiker.

Het beste propagandamiddel voor meer vischverbruik is het aanbieden van verse visch.

De vergadering wordt te 12.15 u. geheven en te 14.30 u. terug geopend.

De heeren Dezuttere, Bauwens, Willems en Sioen nemen plaats aan het bureel.

De heeren Goeverneur Baels en Directeur generaal De Vos en een dertigtal leden zijn aanwezig.

De Heer Voorzitter verklaart dat de zitting zal toegewijd worden aan de bespreking der reeds voorgedragen verslagen.

Bespreking van het verslag van heer Kolonel Van Acker.

M. Verschelde : Indien er maar visch voor 300 soldaten per dag kan worden opgediend, is het wenschelijk dat er ieder dag 300 soldaten zouden visch eten. De oven voor de voorbereiding zou elken dag gebruikt worden.

De verslaggever verklaart dat hij het zoo bedoeld heeft in zijn verslag.

M. De Vriendt vraagt of het mogelijk is, om bij grooten toevoer van garnalen, er in het leger te verbruiken.

De verslaggever : Dat hangt vooral van den prijs af. Dat ware misschien mogelijk voor de keuken der onderofficieren.

M. Beauprez doet uitschijnen dat er maar enkel goedkoop visch aangeboden worden kan, daar het rantsoen fr. 1.50 per soldaat bedraagt. In den winter, is het zeer moeilijk, visch aan dezen prijs te geven. Wat het voorbereiden der visch betreft, werden bij een proefneming, 570 porties visch klaar gemaakt. Het voorbereiden van een groot aantal porties is mogelijk. Indien er nieuw bereidingsmateriaal moet worden aangekocht, moet het Belgisch materiaal zijn.

M. Vandenberghé wenscht dat er een speciale inrichting voor het onderricht der legerkoks tot stand kome, liefst in een der regimenten der kust.

De Voorzitter geeft lezing van den wenscht in te dienen nopens het vischverbruik in het leger. Hij wordt algemeen aangenomen.

Er wordt vervolgens overgegaan tot de :

Bespreking van het verslag van den heer Bestuurder J. Van de Vliedt.

M. Vandenberghé : er is te weinig vischverbruik in de gestichten omdat de geleverde visch niet versch genoeg is. Dat is hoofdzakelijk toe te wijten aan het aanbestedingstelsel.

Spreker drukt den wensch uit dat dit stelsel afgeschaft worde, ingezien de misbruiken welke er zouden kunnen uit voortvloeien.

De verslaggever : er wordt opgedischt hetgeen door de leveranciers geleverd wordt. Het ware wenschelijk dat er een krediet ter beschikking van het bestuur worde gesteld ten einde de vischaankopen vrij te laten.

M. Verschelde : indien er vrijheid kommt in het aankopen van de visch blijft de aanbesteding voor het leveren van andere eetwaren. Die aanbesteding moet soepel zijn; in het lastenboek dient een clause te worden ingeschakeld volgens dewelke het bestuur het recht heeft de andere eetwaren te weigeren mits een minimum vooropzeg, bv. van 24 urn. Zoo kan bij grooten toevoer van visch de eetwaren door versche visch vervangen worden.

De verslaggever : In administratief opzicht, zou dit wellicht te ingewikkeld worden. Beter ware over een krediet beschikken om visch aan te koopen.

De Voorzitter : Indien een dergelijke clause ingeschakeld wordt, valt er te vreezen dat de aanbestedingsprijzen zullen vermeerderen, daar er een meerder risico bestaat voor den aanbesteder.

De verslaggever : er bestaat thans een clause die toelaat de levering met $\frac{1}{3}$ te vermeerderen of te verminderen volgens de bevolking der inrichting.

De wensch door M. Verschelde uitgedrukt wordt door de meerderheid aangenomen.

M. Beauprez beweert dat het minder vischverbruik niet allen aan de onvoldoende verscheide van de visch te wijten is, maar ook aan de bereiding der visch.

M. De Vriendt wenscht dat er garnalen verbruikt worden bij grooten toevoer.

De verslaggever : indien de vrijheid van het aankopen bestond, kunnen er garnalen aangekocht worden. De voorzitter geeft lezing van de dagorde aan te nemen in verband met het verslag en dezes bespreking. Zij wordt algemeen aangenomen.

Bespreking van het verslag van den heer P. Van Damme.

M. Vandenberghé wenscht, daar er veel inrichtingen grieven tegenover de leveranciers uiten, dat een omzendbrief met de opsomming dezer grieven naar de vischandelaars zou gestuurd worden, ten einde ze toe te laten hun verzendingen te verbeteren.

De Voorzitter : Liever geen omzendbrief gezonden, want dat is geen reclame, beter zou er over gesproken worden in de beroepsmiddens.

M. Van den Abeele wenscht dat bij schaarschte van versche visch, er gezouten of bereide visch van Belgische productie geleverd wordt.

De heer Voorzitter geeft lezing van den wensch opgesteld naar aanleiding van het verslag van M. Van Damme en de voorgaande bemerkingen. De voorgestelde tekst wordt eenparig aangenomen.

Bespreking van het verslag van den heer H. Willems.

De heer Voorzitter geeft lezing van het ontwerp van een wensch.

M. Vandenberghé wenscht dat de prijsvraag over bewaring ook tot het vervoer en de verhandeling aan wal uitgestrekt worde.

M. Blondé : De ingevoerde visch laat soms te wenschen over en gaat door als Oostendsche visch. De visscher tracht zijn vangst in goede kwaliteit aan wal te brengen, hij heeft er alle belang bij. Nochtans hangt de kwaliteit af van onvoorziene omstandigheden zooals weergesteltenis bij het visschen enz.

Ieder dag zijn er dus aankomsten van 2° hoedanigheid. Door sommige handelaars wordt de visch van 2° kwaliteit bij deze van 1° kwaliteit verkocht. Zoo komt er een slechte naam over de visch.

Er wordt overgegaan tot de bespreking der verslagen handelend over

DE HERSTELLING DER GROOTHARINGVISSCHERIJ IN BELGIE.

De heer Voorzitter geeft den beknopten inhoud van zijn verslagen

De Belgische grootharingvisserij. Haar verleden en

De haring en de Fiskus, in België en de naburige landen
en daar de heer DE HAECK, directeur van de firma Globus te Denderleeuw afwezig is, bespreekt hij ook dezes verslag

La grande pêche du hareng et la conserverie belge.

De heer Ant. VAN DEN ABEELE, secretaris van het syndicaat der Belgische Haringrookers- en inleggers, onderhoudt de aanwezigen over

De grootharingvisserij en de rookerij
en de heer Barth. OVERZIER over

De haringvisserij en de reederij.

De heer Voorzitter : In Nederland wordt de drijfnetharing gekaakt. In Duitschland wordt tegenwoordig de treilharing aan boord gekaakt. Welke zijn de uitslagen daarvan en bestaat de mogelijkheid om de drijfnetvisserij door de treilvisserij te vervangen ?

M. Overzier : Met de gekaakte treilharing bereikt men goede resultaten.

De heer Voorzitter : dat bewijst dat de treilharingvisserij, de drijfnetharingvisserij ten minste gedeeltelijk kan vervangen.

M. De Crop denkt dat de haringvisserij niet kan leven zonder bescherming : de concurrerende havens Boulogne en Ymuiden zijn beschermd. Waarom wordt de haring in België niet beschermd zooals de overige visch ? Ook de haringrookerij moet beschermd worden : geen taksen meer op het rooken. Het ware gewenscht dat alle haring (ook gerookte en gezouten) gegecontingeerd en dat een taks op de ingevoerde haring geheven worde.

M. Van den Abeele : Ook de haringrookers dienen geholpen te worden. De modaliteiten van die hulp dienen zoohaast mogelijk te worden vastgesteld.

M. Lambreght denkt dat er geen lieden te vinden zullen zijn om de bemanningen voor de drijfnetvisserij te vormen, daar er thans geen genoeg zijn voor de andere visserij. De drijfnetvisserij wijkt, de treilvisserij komt op.

M. Ghijs vraagt zich af of het nog noodig is over drijfnetharingvisserij te handelen : ze vermindert in Holland en Duitschland.

M. Van den Abeele : De drijfnetharing wordt tienmaal meer gebruikt dan die der treilvisserij. De produkten der drijfnetvisserij kunnen door de rookerijen niet gemist worden om de redenen aangeduid in mijn verslag.

M. de Gouverneur Baels : We moeten eerst beschermen hetgeen bestaat. De kwestie indien we de drijfnetvisserij of de treilvisserij moeten doen doordringen is nog voor morgen niet, zelfs niet voor overmorgen : de drijfnetvisserij vergt groote kapitalen. Drijfnetvisserij door haar bijvakken (maken van netten, tonnetjes, enz.) is een nijverheid voor een

gansche stad. Ik denk niet dat de treilharingvisserij, de drijfnetharingvisserij al vervangen. Veroordeelt vandaag niet. Anderzijds niet een groote publiciteit aan de uitgedrukte wenschen gegeven worden.

M. Vandenberghe : De uitbreiding van de haringvisserij hangt af van de rookerijen. Er heeft vroeger spraak geweest van de fiskale lasten te verminderen; hoever staat het met deze zaak ?

M. Van den Abeele : Tot nog toe werd niets gedaan op fiskaalgebied voor de rookerijen.

M. H. Willems wenscht dat niet alleen haringinvoer, maar ook garnaalinvoer aan een taks onderworpen worde.

M. Verschelde : De gendarmen, veldwachters enz., met de toezicht op de vischhandel gelast, kennen er zeer weinig van. Het ware gewenscht dat er officieele onderzoekers aangesteld worden.

De heer Voorzitter : De reglementatie van vreemdelingen-verkeer en van leurhandel moet strenger zijn : meer toezicht moet vereischt worden.

M. Major is van oordeel dat de uitgedrukte wensch dieper moet ingestudeerd worden.

M. Bauwens, integendeel, wenscht dat er aanstonds nog een telegram over dezen wensch naar de Regeering zou gestuurd worden.

De heer Voorzitter geeft lezing van den wensch aangaande de haringvisserij, ingevolge de verslagen en de voorstellen van de HH. De Crop en Bauwens. Hij wordt zonder opmerkingen aangenomen.

De zitting wordt te 17.30 u. gegeven.

ZITTING VAN 18 JULI 1937.

De vergadering wordt te 10.15 u. geopend. Nemen plaats aan het bureel, de heeren Dezuttere en Sioen. Een twintigtal leden zijn aanwezig.

De zitting wordt toegewijd aan het bespreken van
HET OUDERDOMSPENSIOEN DER ZEEVISSCHERS.

De heer Voorzitter verontschuldigt den heer Goeverneur BAEELS, te Meenen opgehouden en geeft een korten inhoud van zijn verslag

Het ouderdomspensioen der zeevisschers schema eener wettelijke oplossing.

Drie punten mogen niet uit het oog verloren worden : de reeders-stuurlieden moeten ook het pensioen genieten, hetgeen door de gepensioeneerde nog gewonnen wordt, mag niet in afrekening komen bij het uitbetalen van het pensioen; de Staatstusschenkomst kan berekend worden zooals voor het pensioen der mijnwerkers.

De heer MAJOR, secretaris der zeevisschersafdeeling van den Belgischen Transportarbeidersbond, handelt over

Het ouderdomspensioen der zeevisschers.

Het pensioen mag niet afhangen van den huidige economischen toestand der visscherij. Voor de oude visschers, die niet gestort hebben vanaf hun 21 jaar, zal de bijdrage der voorzorgkas grooter zijn. De nijverheid, en bijzonderlijk de garnaalvisscherij, kunnen de lasten van de pensioenen niet dragen. Anderzijds zal het aantal reeders-stuurlieden verminderen, daar de booten duurder en duurder kosten en enkel door maatschappijen kunnen aangekocht worden. Het ware gewenscht dat een commissie, buiten de partijen tot stand kome, om die pensioenenkwestie in te studeeren, verslag erover geven en een campagne te voeren.

De heer Voorzitter : Het overgangstijdperk (voor oudere visschers die maar in de laatste jaren gestort hebben) is een technische kwestie, die door de wet van 1932 geregeld werd. Het mag dus buiten de bespreking blijven. De kwestie aan een commissie — de 6^e of 7^e van dien aard — toevertrouwen is wellicht de zaak op de lange baan schuiven. Er mag niet langer getalmd worden, een oplossing dient ten spoedigste te worden gevonden. Daarom moet er heden een vorstel gedaan worden. Dit belet het vormen van een commissie niet, die later dat voorstel zal instudeeren en verbeteren.

M. Lambrecht : In Frankrijk bestaat er een speciale kas voor de pensioenen. Kan dit hier ook niet worden toegepast ? Dat men de organisatie van die kas bestudeere.

De heer Voorzitter : De bedoelde hulpkas is waarschijnlijk : de « Caisse des invalides de la marine ». Ze wordt gespezen door een taks op de spelen. Het pensioen is zeer gering. Het geldt geen verzekering maar een middel van instandhouding de « inscription maritime ». Wij denken dat ze geen voldoening zou geven in België. Dat moet eerst onderzocht worden.

M. Chijs : Men mag niet langer dralen. Al de reederijen gaan achteruit. Om de last der pensioenen te kunnen afdragen, is het wenschelijk dat er eerst voor betere vischprijzen gestreefd worde. In zake beroëpsongevallen, moeten de reederszonen ook de vergoeding genieten.

De heer Voorzitter : Voor de vergoedingen voor de ongevallen moet er bij de volksvertegenwoordigers aangedrongen worden.

M. Major : De kwestie der pensioenen mag niet op de lange baan geschoven worden. Vandaag dient er een wensch gestemd. Veel publiciteit moet aan dezen wensch gegeven worden en een percampagne gevoerd.

M. Ghijs : Het ware beter dat er een wensch uitgedrukt worde en dat invloedrijke personen zich hierover in betrekking zouden stellen met de volksvertegenwoordigers. Voor hetgeen de Fransche hulpkas betreft, zou dergelijke kas hier kunnen gespezen worden door de talrijke taksen die op de visch geheven worden, o. m. de vergunningtaks. Dat geld moet de visscherij ten goede komen.

De heer Voorzitter : Er werden reeds pogingen gedaan, te vergeefs. Men mag ook niet uit het oog verliezen dat de vergunningtaks slechts een tijdelijke maatregel is.

De heer Verbeke : leest zijn verslag over het ouderdomspensioen der visschers. Noch de kustvisscherij, noch de garnaalvisscherij kunnen de last der pensioenen afdragen; mag men op een milden steun van den Staat rekenen? Nu is het werk lastiger dan vroeger aan boord der visschersschepen; eertijds bestond er geen nachtwerk; daarom mag de visscher van een vervroegd pensioen genieten (55 j.). Dat kan alleen door tusschenkomst van den Staat geschieden. Ook de reeders-stuurlieden zouden mogen het pensioen genieten.

M. Lambrecht : Nu worden 0.70 % op den bruto vischverkoop afgehouden voor de voorzorgkas. Kan dit niet op 1 % gebracht worden?

De heer Voorzitter : Op den vischverkoop worden reeds te veel afhoudingen gedaan. Men stelt voor nog meedere afhoudingen te doen (voor kosten van propaganda, ongevallen verzekering enz.). Er kunnen daaruit misbruiken voortpruiten.

M. Descamps : De kwestie van het ouderdomspensioen ligt ter studie in het Zeewezen; deze winter wordt een oplossing gevonden. Dat een wensch uitgedrukt worde om de zaak te laten onderzoeken door een commissie uit reeders, visschers, enz. samengesteld.

De heer Voorzitter bedankt den heer Descamps voor deze mededeeling en geeft lezing van den wensch in dien zin. Hij wordt eenparig aangenomen. De zitting wordt te 11.15 u. geheven.

ZITTING VAN 19 JULI 1937.

De zitting wordt te 9.30 geopend.

Zijn aanwezig aan het bureel, de heeren Dezuttere, Willems en Sioen. Een twintigtal leden zijn tegenwoordig.

De heer WILLEMS, rivierloods 1^{ste} klas, gehecht aan den Toezichtdienst over visch- en garnaalinvoer, bespreekt met behulp van diagrammen, zijn verslag over

De wisselvalligheden der garnaalvisserij.

M. Naessens, daar er te veel verschil is tusschen de prijzen aan de kust en die in het binnenland, wenscht dat er een organisatie tot stand kome om het groot aantal tusschenpersonen uit te schakelen.

M. Vandenberghé : Theoretisch is dat eenvoudig, doch praktisch zeer ingewikkeld. Vóór 4 jaar kwam dergelijke organisatie tot stand, doch mislukte. Die mislukking was vooral te wijten aan de personen die de zaak in handen hadden.

M. Verschelde : De vangkracht der garnaalvloot is geweldig gestegen ten gevolge der motorisatie. Er zullen weldra te veel garnalen aangebracht worden voor het bestaande afzetgebied. Daarom moet het garnaalverbruik toenemen in België. Dat is een ingewikkeld problema, dat alleen een zeer bevoegd persoon kan bestudeeren. Anderzijds, in tegenstelling met hetgeen sommigen beweren, zijn de garnalen uit Holland ingevoerd, niet altijd slecht.

De heer Voorzitter : Bij grooten toevoer, kunnen de garnalen niet rechtstreeks naar de gestichten gezonden worden ? Het ware wenschelijk een omzendbrief naar de verzenders te sturen om hun te vragen aan welken prijs ze geregeld gedurende de maanden buiten het badseizoen zouden kunnen leveren.

M. Overzier : Bij grooten aanvoer van garnalen, kunnen ze door de conservenfabrieken aangekocht worden. Nochtans, zonder behoudmiddel (borax) is dit zeer moeilijk. In België

is het verboden de garnalen met borax te bewerken, in Duitschland niet. De ingevoerde garnalen bevatten soms onmerkbaar hoeveelheden borax. Het ware gewenscht een kleine hoeveelheid te mogen gebruiken.

M. Vershelde : Die wensch is onnoodig : Pogingen werden reeds gedaan. Bij onderzoek van vreemde conserven werd geen borax gevonden.

M. Verbist merkt op dat Zeebrugge nader de garnaalgronden gelegen is dan Oostende en Nieuwpoort. In die beide havens is de toestand zeer slecht. Wat zal er daar met de garnaalvisschers gebeuren ?

M. Naessens beweert dat de in België verbruikte gepelde garnalen uit Holland herkomstig zijn.

M. Vershelde : Neen, 't zijn Belgische produkten.

De heer Voorzitter : België kan het toegelaten contingent uit Holland niet weigeren. Dat contingent werd vermoedelijk op grond van een handelsovereenkomst vastgesteld. Andere middelen dienen te worden gevonden.

M. Ghijs : Kunnen de invoerrechten niet verhoogd worden ?

M. Aspeslagh : Het bestaande akkoord moet geëerbiedigd worden; doch kan het contingent niet beperkt worden, zooals in andere landen ?

De heer Voorzitter geeft lezing van een ontwerp van een wensch.

M. Naessens : Men moet nadruk leggen in den wensch, op het beperken van het contingent ten einde de overproductie te verminderen.

M. Vandenberghe : Men zou moeten verplichten eerst Belgische garnalen vooraleer Hollandsche aan te koopen.

M. Naessens denkt dat het beter ware den invoer der gepelde garnalen niet meer toe te laten.

M. Aspeslagh oordeelt hat een strengere beperking zou volstaan.

M. Vandenberghe wenscht dat de N.M.B.S. dezelfde vervoertarieven voor de garnalen als voor de visch zou toepassen. Tegenwoordig zijn de tarieven hooger voor de garnalen dan voor de visch.

M. Verbeke : Voor den aankoop van schepen of motoren, kunnen de kleinvischers enkel krediet tegen hoog % verkrijgen (12 % bv.). Het is noodig dat de kleinvischerij van dezelfde kredietsvoorwaarden mag genieten als de groot-

visscherij. Voor hetgeen de garnaaluitvoer naar Frankrijk betreft, is dit door de Fransche regeering geregeld. De verdeling der uitvoervergunningen is wenschelijk. Anderzijds in de conference te Londen werd de minimale maat der verkoopbare visch vergroot. De toepassing van die reglementatie is onmogelijk op de kleinvischerij, die enkel kleine visch vangt. Ook is het wenschelijk dat er propaganda voor garnaalverbruik gevoerd worde.

M. Vandenberghé : De pufvischerij mag evenwel niet toegelaten worden.

De heer Voorzitter geeft lezing van den wensch die aangenomen wordt en gaat over tot de bespreking van

DE VERBONDSINRICHTING DER BELGISCHE ZEEVISSCHERIJ.

M. H. GHIJS, bestuurslid, van de « Vereenigde motorvisschers-reders » te Oostende besprekt zijn verslag over

De beroepsinrichting voor de vereenigde motorvisschers-reeders.

Bovendien, daar de toestand der visscherij verergert, wensch hij, dat de visch invoer zoude stopgezet worden vanaf Paschen tot 1^o Oktober, ofwel de overdrachttaks op de ingevoerde produkten te zien vermeerderen.

De heer C. Willems, ondervoorzitter : Doch bij gebrek aan zekere vischsoorten zou de invoer ervan toegelaten zijn.

De heer Voorzitter : Nu bespreken we de verbondsinrichting der visscherij. Over hetgeen M. Ghijs handelt, werd er reeds een wensch aangenomen. Die wensch kan nu niet veranderd worden. De wensch, door M. Ghijs uitgedrukt, zal in het verslag verschijnen en op de algemeene slotvergadering afgelezen worden.

De wensch voorgesteld door den H. Voorzitter nopens de verbondsinrichting der visscherij wordt aangenomen.

M. F. BEAUPREZ, voorzitter van den Bond der Vischandelaars te Oostende, geeft een samenvatting van zijn verslag

De taks aan de bron op den verkoop der zeeprodukten.

M. De Keyser : Met dien verstande dat de takseering aan de bron geen loonsvermindering voor de visschers te weeg brenge.

M. Beauprez : De taks is ten laste van den kooper, niet ten laste van den reeder.

M. Verbeke : Hoeveel zou die taks bedragen ? Vermoedelijk zullen de koopers min aanbieden voor de waar.

M. H. Willems : De visch voor den uitvoer bestemd, dient niet aan die taks te worden onderworpen.

Daarom moet er een komiteit aangesteld worden.

De heer Voorzitter doet opmerken dat in Nederland de omzettaks aan de bron geheven wordt. De wensch in zake takseering aan de bron wordt door den heer Voorzitter voorgelezen en algemeen aangenomen.

De heer VERSCHELDE, onderbestuurder bij het Beheer van het Zeewezen, bespreekt zen verslag

Zijn eenmaking der handelsnamen en prijsregeling der visch wenschelijk ?

Hij brengt hulde aan het voorzitterschap van den heer De-
zuttere voor diens knappe leiding der besprekingen. Die
hulde wordt bij algemeen applaus door de aanwezigen toe-
getreden.

De heer Voorzitter verklaart dat M. Vercoullie eertijds
gewezen heeft op de noodzakelijkheid van eene herziening
der vischnamen. Verscheidene van deze benamingen zijn uit
de volksverbeelding gesproten en zijn weinig vleierend voor
onze taaleigenliefde. De wensch dienaangaande wordt aan-
genomen.

M. Seghers handelt over het verbond der reeders.

MM. C. Willems, Ghijs en Verbeke wenschen het ontstaan
van een dergelijk verbond.

De heer Voorzitter geeft lezing van den wensch en ook
van den bijvoegelijken wensch door den heer Ghijs uitgebracht
« Motorvisschers en reeders van Oostende en Zeebrugge, die
70 % van de visschersvloot vertegenwoordigen, verlangen den
invoer te zien stopzetten van Paschen tot 1 Oktober, aangezien
er overproductie is, ofwel wenschen de vermeerdering van de
overdrachtaks ».

De heer Voorzitter bedankt de leden en de zitting wordt
te 10.30 u. geheven.

De Secretaris,
J. SIOEN.

Wenschen

Vœux

HET VISCHVERBRUIK IN HET BELGISCH LEGER.

1. — Het Congres

brengt een bijzondere hulde aan den heer Minister van Landsverdediging en aan diens vertegenwoordiger op het Congres, voor hun welwillende inzichten en tegemoetkomingen voor zijn werkzaamheden.

Het stelt met de meeste voldoening vast dat het vischverbruik in het Belgisch leger, sedert talrijke jaren, door de legeroverheid stelselmatig ingevoerd en aangemoedigd geweest is, en geeft uiting van zijn volledig vertrouwen in deze overheid om dit verbruik, rekening houdende met de nieuwe toestanden en de dringende behoeften onzer zeevisscherij, krachtdadig ingevolge de voorstellen van den verslaggever van het Beheer van Landsverdediging en de opgedane ondervinding, met de medewerking der beroepskringen, uit te breiden.

Het meent in dit opzicht te mogen nadruk er op leggen dat, zonder een tastbare vermeerdering van het hoofdelijk vischverbruik in het land, de instandhouding en ontwikkeling van de zeevisscherij, die een gewichtige faktor van de toekomst der Belgische zeenijverheid uitmaakt, niet mogelijk is, en dat het leger, welks moreele en opvoedende kracht door de natie des te meer op prijs gesteld wordt, naarmate zijn medewerking met het oog op het nationaal belang inniger is, in de eerste plaats tot deze noodzakelijke vermeerdering kan medehelpen.

Drukt de hoop uit dat de aankoop en de voorbereiding der zeevisch voor de huishoudingen der onderofficieren en manschappen door den bevoegden dienst, zoodanig mogen opgevat worden dat de waar kunne geleverd worden rechtstreeks uit de kust, in voorwaarden van prijs, hoedanigheid en verdeelbaarheid, die voor die van het slachtvleesch niet onderdoen.

Het hoopt ook dat het verbruik van garnaal in de huishoudingen der onderofficiëren ruimschoots moge uitgebreid worden.

Te dier gelegenheid, drukt het ook de overtuiging uit dat het behoud van het statu-quo van de contingentteering en de vergunningtaks bij den invoer van verse zeevisch volkomen gewettigd is.

1. — Le Congrès

rend un reconnaissant hommage à Monsieur le Ministre de la Défense Nationale et à son représentant au Congrès pour leurs bienveillantes dispositions et intentions envers ses travaux.

Il constate avec la plus grande satisfaction que, depuis nombre d'années, la consommation du poisson de mer a été introduite et développée systématiquement par l'autorité militaire dans l'armée belge.

Il témoigne sa confiance absolue dans les efforts qui seront faits afin de développer cette consommation, conformément aux propositions du délégué du département de la Défense Nationale et à l'expérience acquise, en collaboration avec les cercles professionnels, en tenant compte de la situation et des besoins actuels de notre pêche maritime.

A cet égard, il croit pouvoir insister particulièrement sur cette considération qu'à moins d'une augmentation tangible de la consommation générale de poisson dans le pays, le maintien et l'expansion de l'industrie dont il s'agit, qui constitue un facteur important de l'avenir maritime belge, ne sont guère possibles, et que l'armée dont la valeur morale et éducative est d'autant plus appréciée par la Nation qu'elle collabore plus intimement à la sauvegarde de l'intérêt national, est particulièrement à même de coopérer à cette augmentation.

Il exprime l'espoir que l'achat et la préparation du poisson destiné aux cuisines des soldats et des sous-officiers seront organisés, par le service compétent de l'armée, de telle manière que le poisson soit livré directement du littoral, dans des conditions de prix, de fraîcheur et de divisibilité qui ne soient pas inférieure à celles de la viande de boucherie.

Il espère en outre que les ménages des sous-officiers seront encouragés à faire une ample consommation de crevettes.

Le Congrès saisit cette occasion pour exprimer la conviction que le maintien du statu quo en matière de contingentement

et de taxe de licence d'importation du poisson de mer frais est pleinement justifié.

Wensch ingediend door den heer Ghijs in de 2^{de} afdeeling en door deze naar de algemeene vergadering verzonden.

De motorvischersreeders van Oostende en Zeebrugge, die ongeveer 70 % van de vloot vertegenwoordigen, verlangen dat de visch invoer stop gezet worde van na Paschen tot den 1^{sten} October, daar er alsdan overproductie van de vloot bestaat. Nochtans mag toelating voor den invoer gegeven worden voor gemeene vischsoorten die in België zouden ontbreken. Indien de aangeduide maatregel niet mogelijk is, wordt een grootere invoertaks verlangd.

**Vœu introduit par M. Ghijs à la 2^e section
et renvoyé par celle-ci à l'Assemblée générale.**

Les armateurs et pêcheurs des bateaux à moteur de Zeebrugge-Ostende, représentant environ 70 % de la flotte, désirent que l'importation de poisson étranger soit arrêtée de Pâques au 1^{er} octobre, parce qu'il existe pendant cette période de la surproduction de la flotte nationale. Toutefois, autorisation d'importer pourrait être donnée, en ce qui concerne les espèces communes faisant défaut en Belgique. Si la mesure indiquée était impossible, une taxe d'importation plus élevée est désirée.

HET VISCHVERBRUIK IN DE GESTICHTEN AFHANGENDE VAN HET MINISTERIE VAN JUSTITIE.

2. — Het Congres

dankt den heer Minister van Justitie en diens vertegenwoordiger voor hunne gewaardeerde en doeltreffende deelneming aan zijn werkzaamheden.

Het betuigt zijn bijzondere waardeering voor de pogingen aangewend in de Rijksopvoedingsgestichten, om het vischverbruik op een normaal peil te brengen, en wenscht dat deze pogingen mogen voortgezet en uitgebreid worden, derwijze dat er, binnen de palen der beschikbare kredieten, bijzonderlijk in tijdperken van moeilijken afzet en gedrukte prijzen,

regelmatig kleine vischsoorten, versche haring en garnaal te eten gegeven worden.

Wat de gevangenissen, de straffkoloniën en de rijkskrankzinnigengestichten aangaat, is het, in het Belgisch zeevaartbelang wenschelijk dat er, buiten gezouten of gerookte haring, in dezelfde voorwaarden als hierboven, regelmatig versche kleine visch, haring en garnaal aan de opgesloten kunnen verschaft worden. Het is ook wenschelijk dat de gerookte of gezouten haring, aan de gestichten geleverd, uit de Belgische inleggerijen of rookerijen herkomstig zij.

Het verzoekt eerbiedig den heer Minister van Justitie zijn welwillende aandacht aan de verwezenlijking dezer wenschen te willen schenken en, zoo noodig, de keukeninrichting der bedoelde gestichten op het daartoe vereischte peil te brengen, en de bestelling door aanbesteding zooveel mogelijk uit te schakelen, ingezien de misbruiken die er zouden kunnen uit voortspruiten.

Wensch dat er, in het belang van het vischverbruik, in de lastenkohieren voor de levering van andere eetwaren, voorzien worde dat, mits vóóropzegging van 24 uren, de levering van deze waren zal mogen geschorst worden, om deze door versche visch of garnaal te vervangen.

2. — Le Congrès

exprime envers Monsieur le Ministre de la Justice et son représentant ses remerciements, pour la collaboration effective accordée à ses travaux.

Il témoigne en outre toute son appréciation des efforts poursuivis dans les maisons d'éducation de l'Etat afin d'y porter la consommation du poisson à un niveau normal et exprime le vœu que ces efforts soient poursuivis et développés de manière que, dans les limites des crédits disponibles et spécialement dans les périodes d'écoulement difficile et de dépression des prix, du petit poisson, du hareng et des crevettes frais sient employés dans les ménages de ces établissements.

En ce qui concerne les prisons, les colonies pénitenciaires et les asiles d'aliénés de l'Etat, il est désirable, dans l'intérêt maritime belge qu'outre le hareng salé ou fumé, il puisse être servi régulièrement aux détenus, sous la réserve indiquée ci-dessus, du petit poisson, du hareng et des crevettes et que le

hareng fumé ou salé livré aux établissements ait été préparé dans les conserveries ou fumeries belges.

Il prie respectueusement Monsieur le Ministre de la Justice d'accorder à la réalisation de ces vœux toute sa bienveillante attention et, s'il y a lieu, de mettre l'organisation culinaire des établissements à la hauteur des exigences qu'ils entraînent, et aussi que les fournitures par voie d'adjudication publique soient autant que possible éliminées, étant donnés les abus auxquels elles pourraient donner lieu.

Il souhaite que, dans l'intérêt de la consommation de poisson, il soit stipulé dans les cahiers des charges que la livraison d'autres denrées que le poisson pourra être suspendue, moyennant préavis de 24 heures, dans le but de remplacer ces denrées par du poisson frais.

HET VISCHVERBRUIK IN DE GESTICHTEN AFHANGENDE VAN DE COMMISSIE VAN OPENBARE ONDERSTAND.

3. — Het Congres

Aangezien het, na een grondig onderzoek in ongeveer 450 gestichten afhangende van de Commissie van Openbaren Onderstand in België, gebleken is, dat er te nauwernood 28 aangetroffen worden waar het zeevischverbruik met het algemeen gemiddelde voor het land overeenstemt; dat de garnaal om zoo te zeggen in alle gestichten onbekend is en het verbruik van vischconserven onbeduidend.

Aangezien die toestand onverklaarbaar is, niet alleen in het opzicht van het gemak van aankoop en vervoer, maar ook in dit der verpleegden, daar het vastgesteld is en algemeen aangenomen wordt dat de zeeproducten een voedsel leveren bij uitstek geschikt voor kinderen ouderlingen en zieken.

Dat het, op geregelde tijdstippen, van overwegend belang is dat de productie van garnaal en gewone vischsoorten kunne afgezet worden; en in geval van schaarsheid van verse visch, dat de voorkeur aan bereide visch van Belgische productie gegeven zij.

Verzoekt de Propagandavereniging voor het Vischverbruik een bijzondere en krachtdadige werking op touw te zetten ten behoeve van dit verbruik in de hospitalen en godshuizen, door :

- a) afkondiging in de pers van het gansche land van de besluiten van het verslag dienaangaande bij het Congres ingediend;
- b) door nadruk te leggen op den gewraakten toestand, in de voordrachten door de Propagandavereniging ingericht;
- c) door een omzendbrief aan de betrokkene gestichten, hen wijzende op de eigenschappen der zeevisch en der garnaal, als voedsel voor zieken, ouderlingen en kinderen, op de gemakkelijke middelen van aankoop en verzending, en op het belang dat op bepaalde tijdstippen in den afzet der Belgische garnaal en verse haring gelegen is.

3. — Le Congrès

Considérant qu'il résulte d'une enquête méthodique effectuée dans environ 450 établissements dépendant des commissions d'assistance publique, que pas plus de 28 établissements ne consomment une quantité de poisson de mer correspondant à la consommation moyenne du pays; que la crevette est pour ainsi dire inconnue dans la généralité de ces établissements et que la consommation de conserves de poisson y est insignifiante.

Considérant que cette situation est injustifiable, tant au point de vue des facilités d'approvisionnement qu'au point de vue de l'intérêt des hospitalisés, étant donné que les produits de la mer sont particulièrement appropriés aux besoins physiologiques des enfants, des vieillards et des malades.

Considérant qu'il est de grand intérêt à certaines époques que les pêches de crevettes et de poisson ordinaire aient des débouchés assurés et en cas de pénurie de poisson frais, que la préférence soit donnée à du poisson de conserve de production belge.

Prie l'Association de Propagande du poisson de mer d'entamer une campagne générale et vigoureuse en faveur de la consommation du poisson de mer et de la crevette dans les hôpitaux et les asiles;

- a) en donnant dans la presse du pays une large publicité aux conclusions du rapport présenté à ce sujet au Congrès;
- b) en insistant sur la situation incriminée dans les conférences de propagande de l'Association;
- c) en envoyant aux établissements en cause une circulaire exposant les propriétés gustatives et nutritives du poisson de mer et de la crevette, spécialement pour les enfants,

les vieillards et les malades, et indiquant les facilités d'acquisition de ces denrées, ainsi que l'intérêt qu'a le pays à pouvoir écouler à certaines époques, les pêches de crevettes et de hareng frais.

DE BEWARING DER ZEEVISCH.

4. — Het Congres

Aangezien van overheidwege alle mogelijke middelen verschaft worden om de gaafheid der zeevisch, op de kaaïen in de kustmijnen en in het spoorvervoer te bewaren.

Dat het, niettemin kan voorvallen dat visch, in het opzicht der verschheid en bewaring, te wenschen overlaat, en dit kan toegeschreven worden aan een onvoldoende of gebrekkige behandeling en sorteerïng der waar.

Uit den wensch, in het belang van het vischverbruik, dat er door het Nationaal Fonds der Wetenschappelijke Opzoekïngen een prijsvraag uitgeschreven worde, over de beste methoden van bewaring der zeeprodukten aan boord der Belgische visschersvaartuigen, bij het vervoer en de bewaring en behandeling aan val.

Dat er naar doeltreffende middelen uitgezien worde, om de kennissen en de opvoeding van het scheepspersoneel en van de aankomende visschers in dit opzicht te verbeteren en te volledigen, met behulp van prijskampen en praktische lessen.

4. — Le Congrès

Considérant que les pouvoirs publics ont épuisé tous les moyens à leur disposition afin de préserver, sur les quais, dans les minques du littoral et dans les transports ferroviaires, les qualités originaires du poisson de mer.

Qu'il arrive néanmoins que du poisson laisse à désirer au point de vue de la bonne conservation et que ce fait ne peut être imputé qu'à la manipulation défectueuse des produits.

Exprime le vœu que, dans l'intérêt de la vulgarisation du poisson de mer, il soit fait appel au Fonds National des Recherches Scientifiques afin d'organiser un concours concernant les meilleures méthodes de conservation et de manipulation du poisson à bord des bateaux de pêche belges, dans les transports et les manipulations à terre.

Qu'on cherche les moyens de développer sous ce rapport

les connaissances et l'éducation du personnel et des écoles de pêche, spécialement par des concours et des leçons pratiques.

DE HARINGVISSCHERIJ EN HARE HEROPBEURING IN BELGIE.

5. — Het Congres

In acht nemende dat de grootharingvisscherij aan de Belgische Noordzeekust een zeer bloeiend verleden gekend heeft, in de eeuwen die de splitsing der Nederlandsche provinciën voorafgingen, dat zij sedert het einde der XVI^e eeuw, tengevolge van de wisselvalligheden van ons volksbestaan en van den moedwil van naburen, letterlijk te niet gedaan geweest is;

Dat het herhaaldelijk en proefondervindelijk bewezen werd dat alle poging tot blijvende heropbeuring dier nijverheid op mislukking uitgelopen is, uit oorzaak van de buitengewone moeilijkheden en risico's er aan verbonden, indien zij niet van overheidswege begunstigd was door maatregelen van aard om passende economische voorwaarden tot stand te brengen en het nijverheidsinitiatief mogelijk te maken en te ondersteunen, dat dit ook door voorbeelden in het buitenland bevestigd wordt;

Dat ongelukkiglijk de voorwaarden voor deze ontwikkeling in België thans niet bestaan, in de allereerste plaats wat de haringrookerij betreft, zonder dewelke een opbloei der haringvisscherij, zoowel die met het treilnet als die met het drijfnet, niet denkbaar is, dat inderdaad het Belgisch fiscaal regiem den invoer van buitenlandsche gerookte waar feitelijk meer aanprijktel dan het de nationale produktie bevoorrecht.

Aangezien de voortbrengst van de in blik- of glaswerk ingelegde haring, die doeltreffend tegen het buitenland beschermd wordt, daarentegen van een merkwaardige leefkracht getuigt en een bron van welvaart voor de nationale visscherij aan het worden is, wat de gegrondheid der voorgaande beschouwing onrechtstreeks bevestigt.

Dat het strijdig is met 's lands belang dat er voortdurend voor meer dan 30 miljoen frank 's jaars vreemde pekelen- en gerookte haring onnoodig ingevoerd wordt.

Dat de slukhandel in gerookte haring, die op breede schaal

aan onze noordergrens bedreven wordt, een uitwetsel is van den ongunstigen fiskalen toestand hooger aangeklaagd en voor uitslag heeft dat de afzet onzer haringrookerijen, om zoo te zeggen, onmogelijk geworden is.

Voegt zich bij de reeders en haringrookers om met nadruk te vragen

1. de totale contingenteering der versche en afgewerkte produkten, met andere woorden, dat de invoer van gerookte, gedroogde, gestoomde en versche haring en makreel zou beperkt worden, en dat deze invoer zou verminderd worden naarmaat de aanvoer der Belgische haring vermeerderd, ten einde een afzet voor de nationale produkten te vinden;
2. Ingezien de fiskale ongelijkheid die ten nadeele onzer haringnijverheid bestaat, dat een taks op de invoervergunningen geheven worde, ten einde deze ongelijkheid te doen verdwijnen.

Dat de aandacht van het Beheer van het Tolwezen, van het Beheer der Openbare Veiligheid, van de Rijkswacht en, door tusschenkomst der provinciegouverneurs, van de grensgemeenten gevestigd zij op de noodlottige gevolgen van een uitgebreiden sluikhandel in gerookte haring door vreemdelingen in België, spijs de bestaande verordeningen en voornamelijk dat deskundige toezieners door het Beheer van het Zeewezen aangesteld worden om de overtredingen te helpen beteugelen. Dat zoodra die maatregelen ingevoerd geweest zijn, het Beheer van het Zeewezen een stelsel van aanmoediging en ondersteuning invoere van de drijfnetvisserij, die voor een welvarende haringnijverheid niet kan ontbeerd worden.

5. — Le Congrès

Etant donné que la grande pêche du hareng a connu au littoral belge un passé brillant, pendant les siècles qui ont précédé la division des Pays-Bas, que depuis la fin du XVI^e siècle, elle a été anéantie systématiquement par suite des vicissitudes de notre existence politique et par les efforts de voisins intéressés.

Qu'à diverses reprises, il a été établi expérimentalement que toute tentative de restauration durable de cette industrie est vouée à l'insuccès, à cause des difficultés et des risques qu'elle présente, si elle n'est soutenue par l'autorité publique, au

moyen de mesures créant des conditions économiques appropriées et soutenant effectivement l'initiative industrielle; que ceci est d'ailleurs prouvé par divers exemples dans d'autres pays.

Que malheureusement les conditions de pareil développement n'existent actuellement pas en Belgique, spécialement en ce qui concerne la sauriserie, sans laquelle une efflorescence de la pêche harenguière ne se conçoit pas, qu'il s'agisse de celle au chalut ou de celle aux filets dérivants, qu'en effet le régime fiscal belge incite plus à l'importation de hareng fumé étranger qu'il ne favorise la production nationale.

Considérant que par contre la production de hareng conservé en des boîtes ou des verres, qui est efficacement protégée contre l'étranger fait preuve d'une vitalité remarquable et devient une source de progrès pour la pêche nationale, ce qui prouve indirectement la justesse de l'observation qui précède.

Qu'il est contraire à l'intérêt national qu'il soit importé pour plus de 30 millions de francs de hareng salé ou fumé, alors que le pays peut se libérer de ce lourd tribut.

Que le commerce frauduleux en hareng fumé qui se fait sur une grande échelle, près des frontières nord du pays, n'est qu'une conséquence de l'insuffisance du régime fiscal, incriminé, et qu'il rend pour ainsi dire impossible la vente des produits de nos propres saurisseries.

Se joint aux armateurs et aux saurisseurs pour demander instamment :

1. le contingentement total de l'importation des produits frais et préparés, en d'autres termes, que l'importation de hareng et de maquereau fumés, séchés, étuvés et frais soit diminuée à mesure que les apports de hareng de pêche belge augmentent;
2. eu égard de l'inégalité fiscale existant au détriment de notre industrie harenguière, qu'il soit prélevé une taxe sur les licences d'importation, afin de faire disparaître cette inégalité.

Que l'attention de l'Administration des Douanes, de la Sûreté Publique, de la Gendarmerie et à l'intervention des Gouverneurs de province des communes frontières soient fixées les conséquences désastreuses d'un colportage de hareng fumé pratiqué en Belgique sur une grande échelle par des étrangers, en dépit des règlements publics sur la matière, spé-

cialement que des contrôleurs-experts soient désignés par l'Administration de la Marine, afin de collaborer à la répression des infractions.

Que dès que ces mesures auraient été prises, l'Administration de la Marine introduise un système d'encouragement et de soutien de la grande pêche au hareng aux filets dérivants, qui est indispensable pour la prospérité d'une industrie haren-guière.

HET OUDERDOMSPENSIOEN DER ZEEVISSCHERS EN DE ONGEVALLEN MET OF DE ZEELIEDEN.

6. — Het Congres

Na kennis genomen te hebben van de verslagen met uiteenloopende strekkingen nopens het ouderdomspensioen der zeevisschers op 55 jaar, en vernomen hebbende vanwege de vertegenwoordigers van het Bestuur van het Zeewezen dat het vraagstuk voor het oogenblik in zijn vollen omvang ter studie ligt.

Drukt den wensch uit dat die studie met den meesten spoed voortgezet en beeindigd worde, met behulp eener bijzondere commissie van vertegenwoordigers der betrokkene belangen.

Dat de wet op de arbeidsongevallen der zeelieden in dien zin volledigd worde, dat de voorafbepaalde vergoeding bij doodsgeval toegekend zij, zooals de wet op de arbeidsongevallen te lande het voorziet, zelfs dan als het slachtoffer niet als familiesteun moet aanzien worden.

6. — Le Congrès

Après avoir pris connaissance des rapports divergents concernant la pension de vieillesse à 55 ans des marins-pêcheurs, et après avoir appris que cette matière est actuellement soumise, dans tout son ampleur, à l'étude de l'Administration Supérieure de la Marine,

Exprime le vœu que cette étude soit poursuivie et terminée dans le plus bref délai possible, avec le concours d'une commission spéciale de représentants des intérêts en cause.

Que la loi sur la réparation des accidents professionnels des marins-pêcheurs soit complétée en ce sens que l'indemnité forfaitaire en cas de mort soit accordée, ainsi que le fait la loi sur les accidents survenant à terre, même si la victime ne doit pas être considérée comme soutien de famille.

DE VERBONDSINRICHTING DER ZEEVISSCHERIJ.

7. — Het Congres

Oordeelt dat de verbondsinrichting der Belgische reeders ter visscherij vereischt wordt door de behoeften en het algemeen belang der zeevisscherij.

Het keurt het voorontwerp van standregelen goed met het oog op deze inrichting ingediend, en beslist dat dezelve aan de bestaande vereenigingen van reeders zullen medegedeeld worden, ten einde erover te beraadslagen en ze zoo practisch mogelijk uit te voeren.

7. — Le Congrès

Estime que l'organisation fédérative des unions professionnelles d'armateurs à la pêche doit se faire, afin de répondre aux besoins et à l'intérêt collectif de notre industrie de la pêche.

Il approuve l'avant-projet de statuts, introduit à cette fin et demande qu'il soit communiqué aux unions d'armateurs existantes, afin d'en délibérer et de le mettre à exécution aussi pratiquement que possible.

DE TOESTAND DER GARNAALVISSCHERIJ.

8. — Het Congres

Vastellende dat het statistisch bewezen is dat de opbrengst der garnaalvisscherij, in een paar jaar, een nooit gekende uitbreiding genomen heeft, en de aangroei voor het loopend jaar op 1 1/2 million kil. kan geschat worden.

Dat deze visscherij blootgesteld is aan buitengewone wisselvalligheden, afhankelijk van de seizoenen, het weder en de natuurinvloeden, wisselvalligheden die den afzet der waar uitermaat vermoeilijken, de prijzen neerdrukken en voor den stand der visscherij een wezenlijk gevaar opleveren.

Dat deze moeilijkheden nog verzwwaard worden door de pas gebeurde verruiming van het contingent van den Nederlandschen invoer, eenerzijds, en de strikte beperking van den uitvoer naar Frankrijk anderzijds.

Vestigt de gansch bijzondere aandacht ter Regeering, der beroepskringen van kustvisschers en der garnaalpellers op dezen toestand, ten einde dezen laatste zooveel mogelijk te

regelen, met het oog op het behoud van normale prijs- en nijverheidsverhoudingen, bijzonderlijk door uitschakeling van den invoer.

Dat een dringend beroep op de partikulieren en op alle publieke en private gemeenschappen van het land, opdat zij, voornamelijk in de maanden buiten het badseizoen, gebruik maken van de bestaande gemakkelijke spoedverzendingen, om bestellingen van gepelde of ongepelde garnaal te doen, om aldus aan een goedkoope en voedzame eetwaar haar normale bestemming te verschaffen en aan de instandhouding eener bij uitstek nationale nijverheid mede te werken.

Doet tevens een beroep op de Propagandavereniging voor het vischverbruik opdat zij haar krachten in denzelfden zin zou aanwenden.

Verzoekt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de vervoertarieven voor visch op de garnaal toe te passen, en vraagt dat het Staatskrediet voor de aanwerving van schepen en motoren tot de kleine schepen kunne uitgebreid worden, en dat een betere verdeling van den uitvoer gedaan zij.

Dat de minimummaat van de visch, door garnaalvischers aangevoerd, niet zou toegepast worden, zonder dat nochtans de pufvisserij toegelaten zij;

Dringt aan opdat de grootuitvoerders van garnaal verplicht worden de garnaal bestemd voor den uitvoer in de verscheidene kusthavens aan te koopen, naar gelang van het aantal schepen elker haven.

8. — Le Congrès

Constatant que la statistique officielle établit que notre production crevettière a pris, en moins de deux années, un développement jamais connu; qu'en effet pour l'année courante cet accroissement peut être évalué à 1 1/2 millions de kilos.

Que la pêche crevettière est exposée à des vicissitudes spéciales, résultant tant des saisons et du temps que des caprices de la nature, vicissitudes rendant particulièrement difficile l'écoulement normal des produits, déprimant les prix et compromettant l'exercice de la pêche;

Que ces difficultés sont encore aggravées par le récent élargissement du contingent d'importation de crevettes hol-

landaises, d'une part, et les sévères restrictions de l'exportation en France, d'autre part.

Attire l'attention spéciale du Gouvernement, des cercles professionnels de pêcheurs côtiers et des épilucheries sur cette situation, afin qu'elle soit réglée par eux, autant que possible, en vue du maintien de prix normaux et d'une activité professionnelle adéquate, spécialement grâce à l'élimination des importations;

Adresse un appel pressant aux particuliers et aux collectivités publiques et privées du pays, pour que particulièrement pendant les mois non compris dans la saison balnéaire, ils profitent des conditions faciles de transport rapide, afin de faire des commandes de crevettes épiluchées ou non, de donner ainsi à une denrée saine et nutritive sa destination normale et de collaborer au maintien d'une industrie essentiellement nationale.

Fait appel en outre à l'Association de Propagande pour la consommation du poisson pour qu'elle multiplie ses efforts dans le même sens.

Prie la Société Nationale des Chemins de fer Belges d'appliquer aux crevettes les tarifs de transport du poisson et demande au Gouvernement que les crédits de l'OREC pour l'acquisition de bateaux et de moteurs soient étendus aux petits bâtiments et qu'il soit procédé à une meilleure répartition des contingents d'exportation.

Que la taille minimale du poisson ne soit pas applicable au poisson débarqué par les crevettiers, toutefois sans que la pêche au poisson immature soit autorisée.

Insiste afin que les exportateurs en gros de crevettes soient obligés d'acheter la crevette destinée à l'exportation dans les divers ports côtiers proportionnellement au nombre de bateaux de chaque port.

DE BENAMINGEN DER ZEEVISSCHERS.

9. — Het Congres

Aangezien dezelfde vischsoort dikwijls in den kleinhandel onder verscheidene of zelfs opzettelijk onechte benamingen aangeduid wordt; dat dit van aard is om den verbruiker te misleiden en hem van het vischverbruik afkeerig te maken.

Aangezien het daarenboven wenschelijk is dat zekere Vlaamsche benamingen van vischsoorten in taalkundig opzicht bepaald worden.

Aangezien het koninklijk besluit van 30 Maart 1936 op het gebruik der benamingen van koopwaren in den handel aan de Regeering volmacht verschaft om deze stof te regelen.

Verzoekt de Regeering van deze macht gebruik te maken, ten einde door vaklieden de namenlijst te doen vaststellen der visch bestemd voor den kleinhandel, namenlijst die in dezen handel en ook in de ambtelijke uitgaven uitsluitelijk zou gebezigd worden.

Legt er ook nadruk op dat de prijzen der vischwaren in den kleinhandel ingevolge de voorschriften van het koninklijk besluit van 18 October 1923 uitgesteld worden, en dat et vanwege de plaatselijke politie oog op de naleving dezer voorschriften gehouden zij.

9. — Le Congrès

Considérant que des poissons de même espèce sont fréquemment indiqués, dans le commerce de détail, sous des noms divers et parfois intentionnellement inexacts, que cette pratique est de nature à tromper les acheteurs et à les détourner des débits de poisson.

Qu'il est d'ailleurs désirable que la dénomination flamande de certaines espèces de poisson de mer soit déterminée philologiquement.

Considérant que l'arrêté-loi du 30 mars 1936 sur l'usage des dénominations dans le commerce donne plein pouvoir au Gouvernement afin de régler cette matière.

Prie le Gouvernement d'user de ces pouvoirs, afin de faire dresser par des spécialistes la liste des poissons de mer destinés au commerce de détail et afin que cette liste soit employée exclusivement dans ce commerce et dans les publications officielles.

Insiste afin que les prix des poissons exposés en vente dans le commerce de détail soient affichés conformément à l'arrêté royal du 18 octobre 1923 et que particulièrement la police locale ait l'œil sur l'observation de cette prescription.

DE OVERDRACHTTAKS IN DER VISCHHANDEL.

10. — Het Congres

Na vastgesteld te hebben dat in den zeevisch- en garnaalhandel de toepassing der overdrachttaks, ingevolge de wette-

lijke voorschriften, in zekere omstandigheden feitelijk onmogelijk is, dat dit namelijk het geval is als een aankoop in het groot in den afslag dadelijk aan talrijke kleinhandelaars uit der hand moet overgelaten worden; dat daaruit noodzakelijk misbruiken onder de koopers en onaangenaamheden voor den verkooper ten opzichte von den Fiskus voortspruiten; dat daarenboven de herhaling der overdrachttaks, verhoogd met de mijnrechten, in den vischhandel een uitzonderlijk zware fiskaliteit doet ontstaan, die een noodlottige belemmering voor den visch- en den garnaalhandel teweegbrengt. Herhaalt den wensch, in het 1^e Congres der Zee in 1936 gestemd en vraagt dat in den visch- en garnaalhandel de overdrachttaks in den zin eener taks aan de bron herzien worde, en dat de visch bestemd voor het buitenland van de transmissietaks vrijgesteld zij.

10. — Le Congrès

Après avoir constaté que l'application de la taxe de transmission, conformément aux prescriptions légales, est en certaines circonstances pratiquement impossible dans le commerce de crevettes et de poisson de mer; qu'il en est notamment ainsi lorsqu'un achat en gros à la criée est revendu aussitôt de la main à la main à de nombreux détaillants; qu'il en résulte nécessairement à l'égard du fisc des abus de la part des acheteurs et des désagréments pour le vendeur; qu'en outre la cascade de taxes de transmission et de droits de minque engendre dans le domaine dont il s'agit une fiscalité extraordinairement lourde et constituant une entrave du commerce. drachttaks in den zin eener taks aan de bron herzien worde, Formule à nouveau le vœu adopté à ce sujet au Congrès de la Mer à Ostende en 1936, et demande qu'en matière de transmission de poisson de mer et de crevettes, la taxe soit perçue à la source, et que le poisson destiné à l'étranger soit exempté de la taxe.

DERDE AFDEELING.

Nijverheden behorende tot de Zeevisserij en de Zeevaart

BUREEL.

Voorzitter :

- HH. GOOR, Directeur - Scheep-
vaartkundig Adviseur bij het
Bestuur van het Zeewezen,
Brussel.

Ondervoorzitters :

GRIMARD, Ingenieur-Direc-
teur der Cockerill Scheeps-
werven; Hoboken.
PADUART, Directeur van
's Rijks-Hoogere-Zeevaart-
school, Antwerpen.

Secretarissen :

GILLON, Burgerlijk en
Scheepsbouwkundig Inge-
nieur, Brussel.
VAN DYCKE, Ingenieur,
leeraar, aan 's Rijks-Hoo-
gere-Zeevaartschool, Ant-
werpen.

VERSLAGEN.

Verslag der Zittingen.

WENSCHEN.

TROISIEME SECTION.

Arts mécaniques et Industries maritimes

BUREAU.

Président :

- MM. GOOR, Directeur-Conseiller
Nautique à l'Administration
de la Marine, Bruxelles.

Vice-Présidents :

GRIMARD, Ingénieur-Di-
recteur des Chantiers Na-
vals Cockerill, Hoboken.
PADUART, Directeur de
l'Ecole Supérieure de Navi-
gation, Anvers.

Secrétaires :

GILLON, Ingénieur Civil et
Naval, Bruxelles.
VAN DYCKE, Ingénieur,
Professeur à l'Ecole Supé-
rieure de Navigation d'An-
vers.

RAPPORTS.

Compte-rendu des séances.

VŒUX.

POURQUOI ALLONGE-T-ON LES NAVIRES ?

Par G. DUFCUR,

Ingénieur à la Compagnie Maritime Belge, Anvers.

Le *Léopoldville* et l'*Albertville*, les deux plus grands paquebots belges ont été récemment allongés.

A l'étranger de nombreuses opérations de ce genre ont été réalisées, au total environ 75 navires y ont été soumis. Les principaux sont :

En France : « Aramis » — « Champollion » — « Brazza » — « Félix Roussel » — « Jean Laborde ».

En Angleterre : « Asturias » — « Alcantara » et 6 grands cargos mixtes de la Blue Star Line.

En Allemagne : « Albert Ballin » — « Deutschland » — « Hamburg » — « New York » — « Ubenä » — « Watussi ».

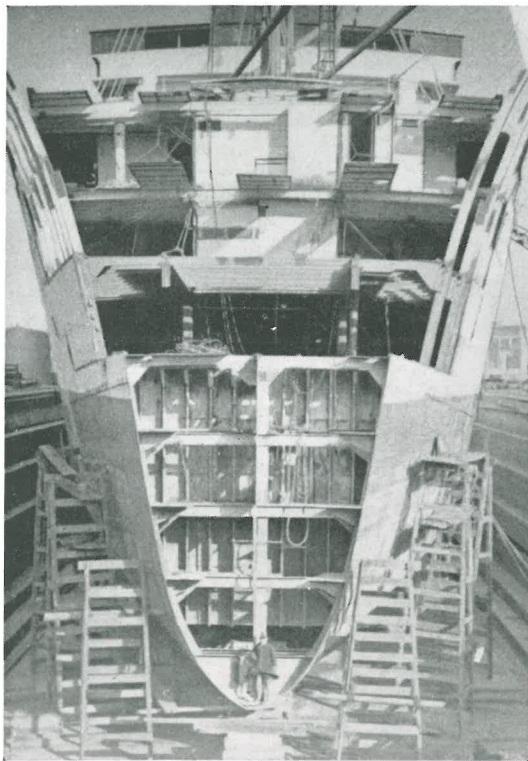
En Hollande : « Johan De Witt » — « Slamet » — « Indrapoera » — « Boschfontein » et un grand nombre de cargos.

En Italie : « Saturnia » et « Vulcania ».

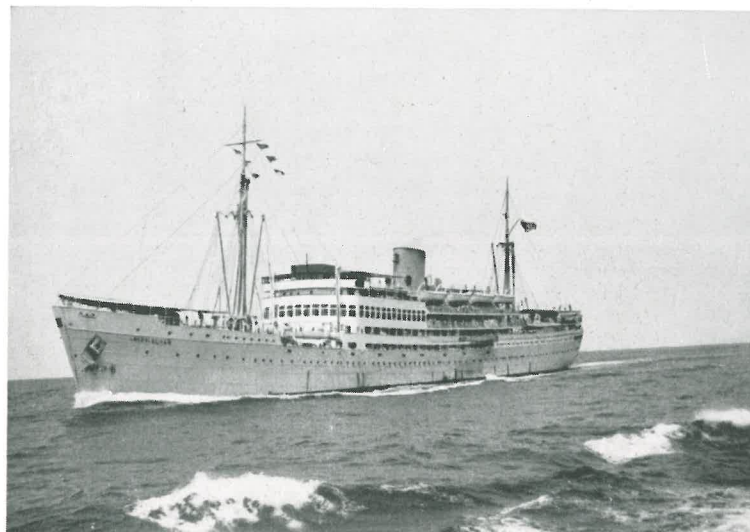
Tous ces navires ont été allongés non parce qu'ils étaient trop courts, mais parce qu'on désirait augmenter leur vitesse.

Désirant augmenter leur vitesse, on a commencé par augmenter la puissance de leurs machines. Avec cette puissance plus grande ils eussent marché assurément plus vite, même si l'on n'avait pas touché à la coque. Seulement, plus un bateau est rapide plus ses lignes doivent être fines. Si les lignes ne sont pas assez fines, l'énergie dépensée par les machines à pousser le bateau dans l'eau est employée d'une façon inefficace. Un affinement des lignes doit donc nécessairement accompagner une augmentation de puissance.

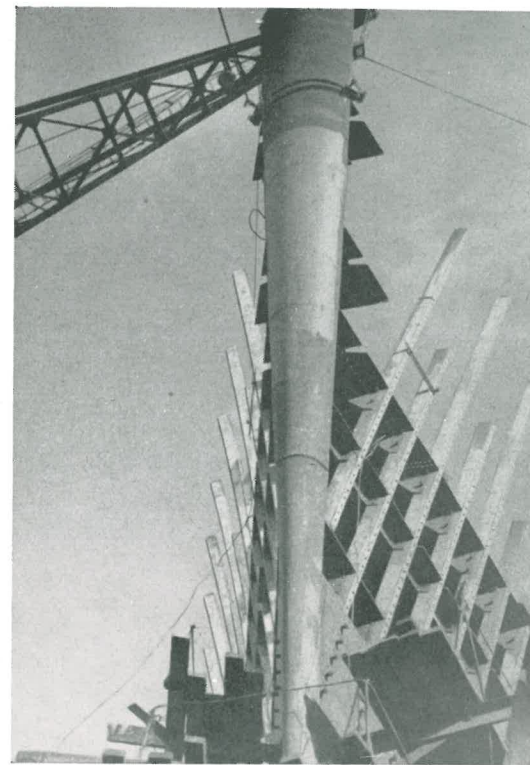
Or, affiner les formes d'un bateau existant, construit en tôles et profilé d'acier ne peut se faire avec une lime. Il faut nécessairement démolir sa structure à l'une des extrémités, ou aux deux, et la reconstruire suivant de nouvelles lignes. Cela pourrait très bien se faire sans changer la longueur d'ailleurs. Mais pour plusieurs raisons théoriques et pratiques la meilleure façon d'affiner un navire est de couper 20 à 30 m. de sa



Le « Léopoldville » raccourci.



Le « Léopoldville » en vitesse après sa transformation.



La nouvelle étrave du « Léopoldville »

partie avant et de lui reconstruire un nouvel avant, un peu plus long et plus fin que l'ancien.

L'allongement n'est donc qu'une conséquence de la transformation du navire. C'est une conséquence très importante en ce qui concerne son aspect extérieur. C'est une conséquence spectaculaire. On voit tout de suite que le bateau a été allongé. On ne voit pas et souvent on ne sait pas que ses lignes sont plus fines et que sa machinerie a été rendue plus puissante. On croit que les bateaux sont allongés parce qu'ils étaient trop courts. Retenons qu'on les allonge pour les rendre plus fins.

Cependant, dira-t-on, certains navires n'ont-ils pas été allongés sans qu'on change leurs machines et n'en est-il pas résulté une augmentation de vitesse ?

Cela est arrivé, en effet.

L'allongement, accompagné bien entendu d'un affinement, a donc été favorable à la propulsion. C'est indéniable.

Seulement il s'agit ici de navires assez lents (en-dessous de 12 nœuds) destinés avant tout à transporter économiquement le plus de marchandises possible. Il y a dix ou quinze ans, on construisait ces navires aussi « pleins » que possible. Il y a pour cela une excellente raison : c'est que plus le navire a des formes pleines, plus sa forme se rapproche de celle d'une boîte rectangulaire, plus son port en lourd est grand.

Supposons un navire de 100 m. de long, 15 de large et 6 de tirant d'eau. Si c'était une boîte rectangulaire son déplacement serait $9,000 \text{ m}^3$. Soit (en eau douce) 9,000 tonnes. Si sa coque, sa machinerie et son équipement pèsent 2,000 tonnes, son port en lourd sera 7,000 tonnes.

Evidemment personne ne construit des bateaux de mer sans formes, certaines allèges cependant se rapprochent du cas extrême cité ci-dessus.

Donnons à ce navire des formes en coupant, sous l'eau, 20 % de son volume. On dit alors que son coefficient d'acuité est 0.8. Son déplacement devient $9,000 \times 0.8 = 7,200$ tonnes. Mais son poids ne change guère et reste environ 2,000 tonnes. Son port en lourd devient donc 5,200 tonnes.

Donnons lui à présent une acuité 0.7, le déplacement devient 6,300 tonnes et le port en lourd 4,300 tonnes.

Avec la même machinerie, il n'y a nul doute que le navire d'acuité 0.7 ira plus vite que le navire d'acuité 0.8. Mais il

transportera aussi pour le même prix d'achat, 900 tonnes de marchandises en moins. Il n'est donc pas du tout certain que le navire le plus fin soit, des deux, le plus économique à exploiter.

Les constructeurs et les armateurs de cargos s'efforçaient donc à cette époque à construire des navires de formes aussi pleines que possible. Ils étaient convaincus que c'étaient là les navires les plus économiques à exploiter. Cette conviction, basée sur le principe fondamental de la construction navale, le principe d'Archimède, est encore vraie aujourd'hui et le sera toujours.

Il faut donc, aujourd'hui comme jadis, construire des navires de formes aussi pleines que possible, compte tenu de tous les facteurs affectant leur exploitation.

Seulement, il y dix ou quinze ans, certains constructeurs ont exagéré. De plus l'étude expérimentale des formes, principalement des formes de cargos, a fait ces dernières années de grands progrès. C'est pourquoi il est aujourd'hui possible d'améliorer considérablement la vitesse de certains cargos trop pleins et mal dessinés rien qu'en changeant leur forme. N'oublions pas cependant que ce changement de forme, cet allongement, augmente le poids du bateau sans augmenter son déplacement et par conséquent diminue son port en lourd. Le bateau sans doute va plus vite, mais il transporte moins de marchandises.

Ces allongements sans changement de machine sont d'ailleurs exceptionnels. Tous les paquebots cités au début avaient, avant leur transformation, des formes bien étudiées et bien adaptées à la vitesse pour laquelle ils avaient été construits, ils n'étaient ni trop pleins, ni trop courts, ni mal dessinés.

Leur vitesse originale, elle aussi correspondait aux exigences de leur époque et leurs machines également.

Seulement il y a eu, ces dix dernières années, de très grands et très rapides progrès dans l'économie des machines marines. Les consommations de combustible par cheval-vapeur développés sont tombées aux $\frac{2}{3}$ de ce qu'elles étaient il y a dix ans. Les armateurs auraient pu profiter de ces progrès pour diminuer leurs frais d'exploitation et arriver ainsi à des transports moins chers. En fait beaucoup d'entre eux, surtout en Angleterre, pensent encore maintenant que telle eut été

la politique la plus sage. Ce n'est cependant pas celle qui a été suivie.

L'économie de consommation des machines modernes a engagé certains armateurs à augmenter considérablement la puissance des machines de leurs nouveaux navires en construction. Ces nouveaux navires, plus rapides que leurs aînés pour la même dépense de combustible avaient une valeur compétitive plus grande. L'opinion que la vitesse est un facteur de succès commercial s'est donc répandue très rapidement et tous les armateurs bon gré mal gré ont dû suivre le mouvement. Actuellement, il est tout à fait général. Presque tous les services réguliers de passagers et de marchandises du monde ont été ou seront prochainement accélérés.

Pour assurer un service à départs réguliers, il faut que tous les navires participant à ce service aient la même vitesse. Si l'on veut accélérer ce service, il ne suffit donc pas que les nouveaux navires que l'on construit aient une vitesse plus grande, il faut aussi que les navires existants puissent suivre la nouvelle cadence. Il faut donc les transformer.

Or, les progrès foudroyants des machines marines de ces dix-quinze dernières années s'ils ont permis aux nouveaux navires d'être plus rapides que leurs prédécesseurs immédiats ont permis aussi de transformer ceux-ci.

Pour s'en rendre compte, il faut diviser les navires transformés en trois catégories.

La première comprend ceux munis de machines à vapeur alternatives. Ces machines reçoivent leur vapeur de chaudières chauffées soit au charbon soit au mazout. La vapeur, après avoir effectué son travail dans les machines est condensée sous un vide modéré. Pousser plus loin ce vide dans une machine alternative n'est pas possible. Il se produirait un commencement de condensation dans le cylindre de basse pression et l'eau ainsi formée serait dangereuse pour le cylindre.

Mais on peut cependant utiliser encore la force d'expansion de la vapeur sortant des machines alternatives dans une turbine. Pour celle-ci le vide peut être poussé à son extrême limite et l'on peut employer ainsi une énergie qui est sinon perdue.

Or, depuis quelques années s'est développé un système permettant de transmettre directement à l'arbre d'hélice la puissance développée par une telle turbine d'échappement. C'est le système Bauer-Wach. Il permet, avec les mêmes chaudières, les mêmes machines et les mêmes lignes d'arbre,

d'augmenter la puissance d'une machine alternative de 30 %, sans consommer plus de combustible.

C'est ce qui a été réalisé pour le *Léopoldville* et l'*Albertville* qui font partie de cette première catégorie.

La seconde catégorie comprend des navires mûs par des turbines. Ces turbines reçoivent leur vapeur de chaudières chauffées au charbon ou au mazout. La pression de cette vapeur était, jusqu'il y a quelques années de 14-15 kg./cm².

Depuis quelque temps on a réussi à produire des turbines et des chaudières marines à beaucoup plus haute pression (jusque 130 kg./cm²). Ces installations à haute pression développent évidemment une plus grande puissance pour une même consommation que les installations à pression plus modérée.

Or, on ne pouvait augmenter la puissance d'un turbinier existant du côté de la condensation puisque ici déjà on se trouvait à la limite du vide. On a donc attaqué l'autre bout du circuit. On a placé en amont des turbines existantes une turbine supplémentaire à haute pression. Cette transformation qui nécessite le remplacement des chaudières est évidemment plus coûteuse que celle des navires de la première catégorie pour laquelle il suffit de remplacer les condenseurs.

Le cargo hollandais *Kertosono* et le paquebot italien *Conte Rosso* sont des exemples de cette catégorie.

La troisième catégorie comporte les navires à moteurs. Augmenter la puissance de ceux-ci est plus difficile. Pourtant, on y parvient dans une certaine mesure en modifiant l'injection du combustible. Celle-ci se faisant jadis au moyen d'air comprimé, actuellement elle se fait sous pression, ce qui peut faire gagner quelque % de puissance.

Pour les moteurs à quatre temps, on a aussi appliqué la suralimentation du moteur qui peut faire gagner beaucoup en puissance, jusque 20-25 % à condition que les organes du moteur soient assez forts pour supporter cette surcharge. Le cargo anglais *Raby Castle* est un exemple d'une transformation de ce genre.

Enfin il y a des navires des trois catégories où l'on a tout simplement débarqué complètement la machinerie et où on l'a remplacée par une plus moderne qui, pour le même poids, le même encombrement, développe une puissance beaucoup plus grande.

Un exemple typique de ce dernier cas est le paquebot hollandais *Indrapoera* construit en 1926 et muni de moteurs

développant 7,000 CV. En 1932, soit 6 ans plus tard, les moteurs de ce paquebot furent remplacés par d'autres de 10,000 CV. occupant la même place que les anciens et le navire fut allongé.

Cette courte revue montre l'importance des progrès réalisés en machines marines ces dix à quinze dernières années. Il y a eu là un véritable bon en avant. Dès lors la tentation était grande de construire des navires plus rapides. Or, du moment où les nouveaux navires étaient plus rapides, un service régulier n'était plus possible à moins de transformer aussi les navires existants, ou tout au moins ceux des navires existants encore assez jeunes.

Ces transformations ont en tout premier lieu compris une augmentation de puissance. Celle-ci a eu comme corollaire la nécessité d'affiner les coques et pour cela de les allonger.

Ces allongements ne sont donc pas le résultat d'une mode, comme beaucoup le croient. Ce ne sont pas non plus des corrections de navires mal conçus. Ils sont une conséquence d'une augmentation générale de la vitesse, laquelle a été provoquée et rendue possible par un progrès soudain dans l'économie des machines.

RADIOGONIOMETRE

A LECTURE DIRECTE MARIQUE - S. A. I. T.

Par M. Jean MARIQUE, ingénieur.

Cet appareil est du type Bellini-Tosi : il comprend les organes suivants :

- a) deux cadres croisés blindés;
- b) deux bobines fixes perpendiculaires l'une à l'autre au milieu desquelles tourne une bobine chercheuse connectée au circuit d'entrée d'un récepteur;
- c) un récepteur superhétérodyne adapté à la gamme d'ondes que l'on désire recevoir et permettant un réglage assez étendu de la sensibilité. Cet appareil comporte des circuits d'amélioration du zéro et de détermination du sens;
- d) une lampe à néon d'environ 190 mm. de longueur, calée perpendiculairement sur l'axe de rotation de la bobine chercheuse. Cette lampe tourne sous un écran transparent gradué de 0 à 360 degrés.

La lampe à néon est alimentée par le récepteur de telle façon qu'elle soit allumée sur toute sa longueur, quand la bobine chercheuse est orientée suivant les positions de minimum de réception et qu'elle soit allumée sur une petite fraction seulement de sa longueur dans les positions de maximum. Elle est calée parallèlement à l'axe électrique de la bobine chercheuse de sorte que les positions d'allumage complet représentent sur le cadran gradué, la direction réelle de l'émetteur et non, comme les index des appareils ordinaires, la direction de 90°.

Un moteur fait tourner continuellement, à une vitesse de l'ordre de 6 à 8 tours par seconde, la bobine chercheuse et la lampe à néon; cette vitesse suffit pour que l'observateur ait l'impression de voir une figure lumineuse permanente présentant deux taches lumineuses symétriques dont l'une correspond à la direction de l'émetteur.

Les taches lumineuses observées présentent des allures assez diverses qui dépendent de la force du signal reçu, de l'intensité du bruit de fond, des atmosphériques, de la profondeur de la modulation éventuelle de l'émission et également du

réglage de l'appareil récepteur. Mais il y a lieu de remarquer que dans la très grande généralité des cas, il est possible de déterminer le relèvement de la station observée avec une précision relativement grande grâce à la faculté que possède l'œil d'apprécier avec une erreur très minime la position de l'axe de symétrie d'une courbe même assez ouverte.

En tout état de cause, l'aspect des taches lumineuses observées permet de se rendre compte d'un seul coup d'œil du degré de sûreté du relèvement et même de l'ordre de grandeur de l'erreur probable.

Lorsque « l'effet de nuit » se produit, on observe clairement des déplacements souvent assez rapides des taches lumineuses en même temps qu'une modification de leur forme. Mais comme elles ont une tendance à revenir fréquemment à une position déterminée, on peut encore, dans beaucoup de cas, se rendre compte du relèvement exact du poste auquel elles correspondent.

La détermination du « sens » est basée sur la remarque suivante : quand on ajoute un effet d'antenne insuffisant pour obtenir une cardioïde parfaite, on obtient un diagramme présentant deux minima qui sont tous deux d'un même côté de l'alignement des minima du diagramme du cadre seul (voir la figure ci-annexée). L'un des minima se déplace donc dans le sens dextrogyre, l'autre dans le sens lévogyre. Cette différence permet de les distinguer l'un de l'autre. Si la rotation de la bobine chercheuse est dextrogyre, il est commode de faire les connexions du circuit d'antenne, de telle façon que la direction d'allumage qui se déplace dans le sens dextrogyre représente la direction dans laquelle se trouve l'émetteur.

En pratique, il est suffisant d'obtenir une dissymétrie de la figure lumineuse qui permette de déterminer la direction vraie : l'emploi d'une antenne apériodique est donc possible et l'opération est très simple.

L'appareil est conçu pour permettre la réception auditive de la station observée ce qui permet l'identification de celle-ci et même, si on le jugeait utile, la détermination du relèvement par la méthode auditive classique. Il peut, d'autre part, être adapté sans difficulté à des aériens du genre Adcock.

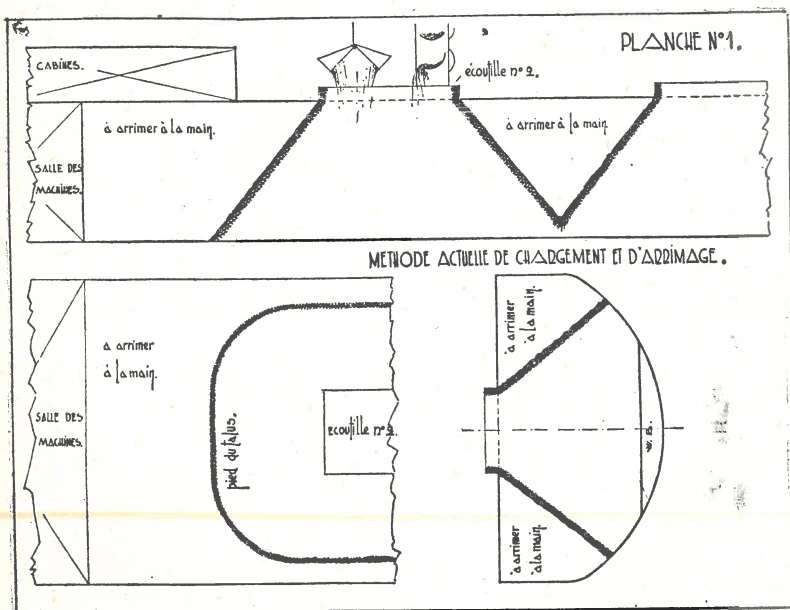
CHARGEMENT ET ARRIMAGE DES NAVIRES.

Par M. E. BIHIN.

Les navires de commerce peuvent transporter des cargaisons
en vrac ou en colis.
(que ce soient des sacs, caisses, tonneaux, ballots, etc.).

Lorsqu'on effectue le chargement de *matières en vrac*, par exemple : grains, charbon, coke, minerai, etc., le produit chargé s'établit suivant des talus, en dessous des écoutilles. L'action des engins mécaniques de chargement actuels se limite à ce que permet l'ouverture de l'écoutille; celle-ci ne peut imprudemment s'agrandir sans exposer la robustesse du navire.

Il reste des espaces énormes à charger à la main, à arrimer (voir fig. 1). Le volume à arrimer à la main est très souvent supérieur à celui que chargent les engins de manutention du quai.



L'arrimage des cales représente un travail pénible, qui le devient de plus en plus que l'on approche du plafond, c'est-à-dire du pont. Il arrive que l'un ou l'autre ouvrier sort mal en point de ces cales en cours d'arrimage, où règne parfois une atmosphère surchauffée, suffocante, malsaine, par émanations nocives des produits.

Les chutes répétées du produit embarqué aux mêmes endroits (coins des écoutilles), les manipulations successives qu'il subit — étant rejeté à la pelle, à la fourche ou gratté au croc — détériorent ce produit, déprécient son aspect, sa qualité, sa valeur.

Pénible, l'arrimage est aussi onéreux parce qu'il demande trop de main-d'œuvre. Sans progrès, il se fait comme dans des temps très lointains. Il expose le chargeur à des frais de surestaries énormes, se chiffant à plusieurs milliers de francs par jour, à des pertes de dispatch ou temps gagné sur le délai de chargement, à des frais secondaires mais importants (chômage de wagons, etc.), et autres frais dûs à la non-évacuation rationnelle du produit à embarquer.

Pour le navire, la lenteur de l'arrimage lui fait perdre du temps, lui fait rater des marées hautes propices aux départs des ports. Cumulés, certains retards représentent un ou des voyages perdus — argent perdu.

Ce n'est pas tout : un arrimage doit être bien fait et complètement fait. Si l'arrimage laisse à désirer, le tassement des produits embarqués, le tangage, le roulis peuvent provoquer des glissements, des déplacements considérables de la cargaison, amenant des déplacements du centre de gravité, du centre de carène, du méta-centre; ces accidents sont une menace grave pour la stabilité du navire. La sécurité en navigation étant compromise, par gros temps c'est la catastrophe irrémédiable qui peut se produire : perte de vies humaines, perte du bâtiment.

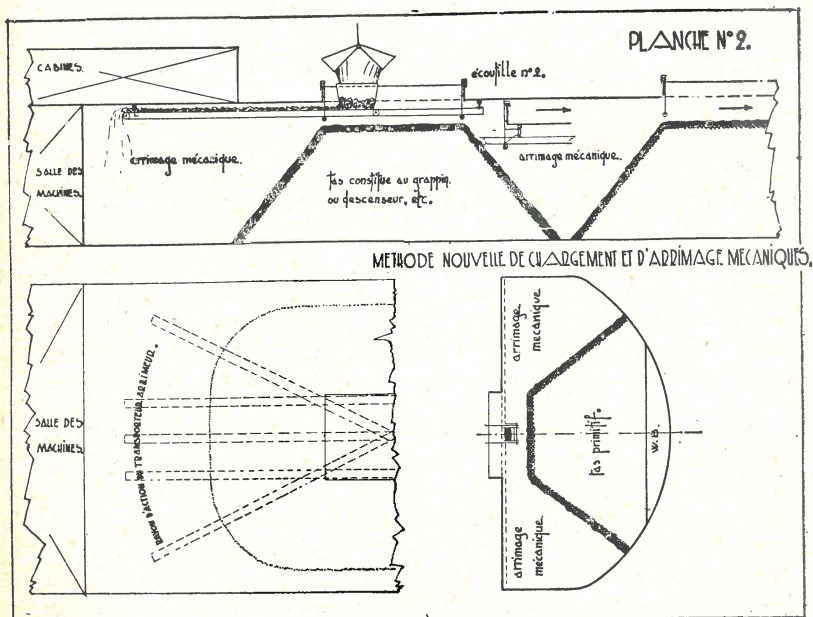
La fig. 2 représente la nouvelle méthode d'un appareil déposé. Examinons le cas d'un chargement en vrac.

Au moyen des engins habituels de chargement du quai, on constitue un chargement, possible d'après l'ouverture de l'écouille, tenant compte du talus d'éboulement. Mais on arrête ce chargement à 1 mètre environ du bord inférieur de l'écouille.

Le nouvel appareil se compose des parties essentielles suivantes : le transporteur, son allonge-guide, les supports. Les supports du transporteur se suspendent sur les surbaux trans-

versaux de l'écoutille, de telle façon que l'ensemble peut se déplacer transversalement par rapport à l'axe longitudinal du navire, soit de babord à tribord.

Les montants de ces supports sont flexibles et réglables, par exemple : chaînes de longueur appropriée ayant chacune un crochet supplémentaire pour régler la hauteur du support d'après la hauteur de l'hiloire. Les supports reçoivent sur galets le transporteur — supposons ici un transporteur à courroie et l'allonge-guide. Le transporteur peut se déplacer longitudinalement par rapport à l'axe du navire et s'avancer de plusieurs mètres sous le pont, de façon à amener le produit à embarquer très loin contre les cloisons des cales. L'extrémité du transporteur est opurvue d'un système de béquille pour protéger la courroie. Celle-ci peut être réversible.



La queue de l'allonge-guide est garnie d'un système de béquille réglable, qui vient s'arc-bouter contre la face inférieure du pont, mais de l'autre côté de l'écoutille. C'est autour de cet axe que le transporteur-arrimeur peut pivoter. Muni de sa trémie, l'appareil est prêt à fonctionner.

Rendement. — A gros rendement, il transporte la cargaison, le produit à embarquer à sa place définitive, sans manipulations successives et destructives de la marchandise. D'une grande mobilité transversale et longitudinale, il va se glisser partout dans la cale. D'un encombrement minimum, il présente le produit dans les plus petits coins, même là où l'homme ne peut résister.

Chargement et arrimage rapides d'un bateau signifient : gain de temps, gain d'argent, diminution des frais d'arrimage, diminution des frais de surestaries, des frais secondaires, évacuation rationnelle du produit à embarquer, gains de dispatch, etc.

Pour le navire, moins de temps de chargement signifie plus de temps disponible, plus de voyages.

Capable d'assurer un arrimage complet, bien fait, ce nouvel appareil aide à la bonne tenue du chargement, augmente la stabilité du navire, sa sécurité et la sécurité de l'équipage.

Puisque de auteur réglable, le chargeur de navires pourra charger et arrimer les navires l'un après l'autre avec le même appareil.

L'usage du transporteur-arrimeur n'est pas limité qu'à cette réalisation et cette utilisation. Il constitue un transporteur suspendu à déplacements longitudinaux, transversaux et pivotants. On peut l'employer sur terre (magasin, entrepôts, ateliers, etc.) Aux surbaux de l'écouille, il suffit de substituer des poutrelles de guidage. Dans un navire, le transporteur-arrimeur peut se suspendre à des poutrelles transversales de guidage placées aux barrots ou entre ces derniers. Quoique de longueur relativement courte, il pourra se déplacer d'un bout à l'autre de la cale, et être calé à un endroit choisi après chargement.

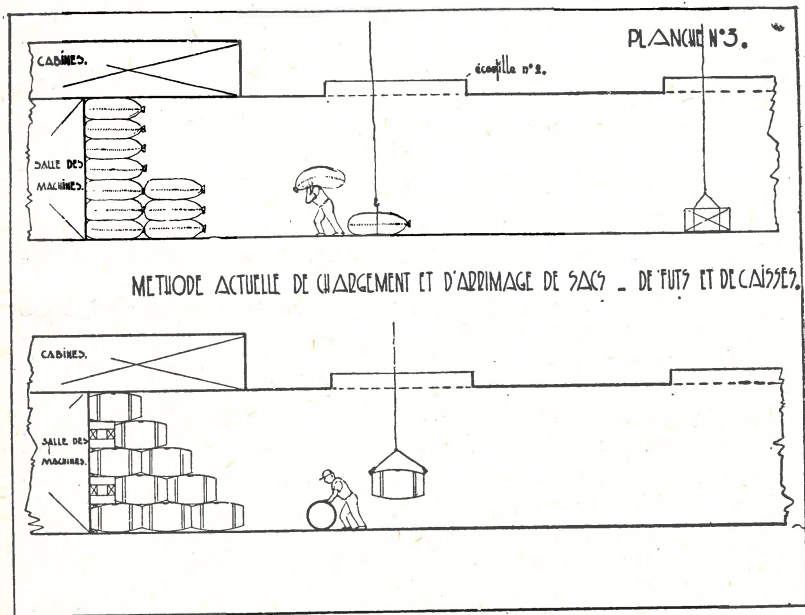
Tout navire possédant cet appareil réduirait les frais d'arrimage qui sont portés en compte à l'armateur, amortissant ainsi en fort peu de temps, le coût de ce transporteur. Partout où il sera utilisé, le capitaine pourra exiger un chargement rapide, un arrimage complet — ce qui lui fera encore gagner du tonnage — et surtout un arrimage parfait garantissant l'état du chargement, la stabilité de son navire, la sécurité de sa vie, celle de ses hommes et du bâtiment lui confié.

On peut très bien utiliser le transporteur de matières en vrac à transporter des sacs par exemple.

L'application ne se limite pas au transporteur à courroies. Supposons un chargement de caisses, tonneaux, ballots, sacs, etc. Le support longitudinal du transporteur à courroie sera le sup-

port longitudinal d'un transporteur par chariot, muni de crochets, de chaînes, de bennes, d'élingues, à crocs à balées, etc., suivant la marchandise à charger.

Venant de la palanquée, les colis viendront prendre directement leur place, que ce soit contre la cloison, en piles verticales ou disposées à plat en long, ou en travers par lits superposés (voir planche III).



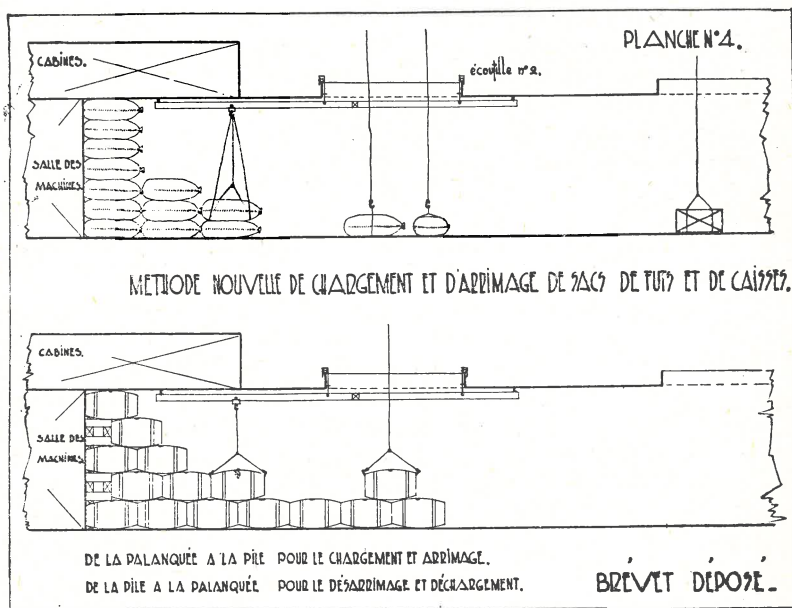
L'appareil sera aussi de grande utilité pour le désarrimage, pour enlever les colis du fond de la cale et les amener sous l'écouille, à la portée des engins du quai ou du navire. Des bennes, chargées de produits en vrac, à fond de cale, pourront venir se culbuter dans les bennes preneuses du quai, introduites apr l'écouille. Le dispositif béquille roulette pivotante peut se retourner sous le transporteur et donner une autre utilisation à l'appareil. D'autres utilisations existent encore.

A noter que l'appareil ne réclame aucune transformation au navire. Il se suspend aux bords des écoutilles, tout simplement, pendant le chargement et l'arrimage.

La planche IV indique un chargement de sacs, caisses, tonneaux ou fûts. Elle indique le chargement et l'arrimage.

Retournons la suite des opérations, nous aurons le désarrimage et le déchargement de navires. L'appareil devient ici un engin pratique et mécanique de déchargement.

Aux avantages cités par ailleurs, il convient d'ajouter ici une diminution considérable des avaries; en effet, moins de caisses brisées, de tonneaux défoncés, de sacs éventrés par des



manipulations répétées ou brutales, moins de pertes de marchandises, de coulage, etc.

Le chargement en vrac bénéficie du talus d'éboulement des produits. Ici, tous les colis de la cargaison doivent être pris, transportés et déposés à leur place respective.

De nombreuses usines et entrepôts chargent et déchargent des centaines de navires par an; les ports en chargent et en déchargent des milliers. Le commerce maritime est mondial; la manutention du chargement et du déchargement des navires reste une question des plus importante.

Dans son ouvrage, le capitaine Garoche expose en détail les méthodes anciennes, coûteuses de manutention, et il insiste en particulier :

— sur la nécessité de diminuer le temps mort de séjour du navire dans les ports;

— sur la nécessité d'accélérer la rotation du navire, d'augmenter son rendement;

— sur la nécessité d'assurer, par un chargement, un arrimage rapide, rationnel, plus de stabilité et de sécurité au navire;

— sur la nécessité d'arriver, par une méthode à manipulations réduites, à une meilleure présentation de la marchandise, une arrivée dans de meilleures conditions, en diminuant grandement les dépenses trop grevantes de la manutention et les nombreux risques d'avaries;

— sur la nécessité de diminuer les frets en augmentant le rendement des navires et en diminuant leurs charges pécuniaires et autres;

— sur la nécessité d'ultimes perfectionnements pour la manutention et l'arrimage mécaniques.

L'appareil décrit ci-devant répondra certainement aux vœux du capitaine Garroche et aux vœux de la marine marchande. (1)

Il y a d'ailleurs des années que la question me préoccupe ayant vu charger des centaines de navires de toutes sortes et toutes cargaisons.

Au point de vue arrimage, les navires se distinguent en trois classes : 1° self trimmer; 2° casy trimmer; 3° other vessel.

Par suite des nécessités de constructions, la proportion de navires « other vessel » est très grande.

Suivant la classe à laquelle appartient un navire, l'armateur paye au chargeur, pour frais d'arrimage, des taxes correspondantes aux trois classes, et qui peuvent, pour ne pas citer de chiffres, se diviser respectivement en 1° bon marché; 2° assez cher; 3° très cher, à la tonne. A noter que cette redevance d'arrimage se paie sur le tonnage total de la cale, alors même qu'une seule extrémité de la cale serait assez longue et ferait ranger celle-ci en « other vessel ».

(1) « Arrimage, manutention et transports des marchandises par navires de commerce », par le capitaine au long cours Garoche. Voir pages 23, 25, 26, 70, 71, 72, 102, 103 et 129.

Un chargeur avisé, un armement avisé pourraient donc, *en plus des avantages cités ci-devant*, faire des bénéfices :

1° Le chargeur en se faisant payer la taxe d'arrimage « très cher » pour un s/s « other vessel » et arrimer à un prix modique.

2° L'armement : faire ranger un navire à une classe d'arrimage « bon marché » au lieu de « très cher », en présentant au chargeur un transporteur-arrimeur mécanique et pour ainsi dire automatique.

Dans ces conditions, chaque chargement représente un bénéfice de plusieurs milliers de francs, propre à amortir le coût de l'appareil après quelques chargements seulement.

Pour un terrassement important, vous employerez une pelleteuse mécanique, pour un arrimage important, employez donc l'arrimeur mécanique.

QUELQUES CONSIDERATIONS SUR LES INVENTIONS RECENTES APPLICABLES A LA NAVIGATION MARITIME.

Par M. Eug. M. J. GILLON,
Ingénieur Civil et Naval.

Peu d'industries ont autant incité l'esprit du chercheur et de l'inventeur que l'art naval.

Le domaine, il est vrai, est vaste. On peut toujours étudier quelque chose de nouveau dans les nombreux éléments qui composent un navire et son exploitation.

Je lisais, il y a une dizaine d'années, dans un rapport « Ideas for ships », de M. J. Anderson, qu'il avait relevé à cette époque : « 310 combinaisons of propulsive agents ! and each brings its own problem in naval architecture ».

Un glanage qui soit utile et profitable dans cette profusion d'idées nouvelles, requiert, de la part de l'ingénieur naval appelé à les appliquer, un travail de sélection qui certes n'est pas ordinaire.

On a souvent préconisé, en vue de documenter l'armateur, fort embarrassé dans le choix de ce qui lui conviendrait le mieux pour un service stipulé, de dresser des rapports périodiques qui feraient valoir ce qu'il y a de plus approprié pour des conditions bien déterminées. Ceci simplifierait de beaucoup l'élaboration des projets et des estimations, faciliterait et hâterait les décisions.

On devrait pouvoir en arriver à une certaine « *standardisation* » qui permettrait la normalisation et le classement de catégories types. On pourrait plus aisément et plus sûrement poursuivre les divers problèmes d'améliorations que la pratique, l'expérience, les résultats recueillis indiqueraient pour le service, l'exploitation, l'économie, le rendement du genre de navire à considérer.

Il est plus que probable aussi que cette méthode pourrait provoquer des réductions de prix de construction, et amoindrir, dans des proportions notables, l'étude des propositions l'établissement des données et des spécifications que doit fournir le chantier ou l'architecte naval. Les études des pro-

blèmes modernes ne sont plus aussi simples qu'il y a vingt ans; si on veut les résoudre consciencieusement, cela représente l'emploi de spécialistes à appointements élevés, de préparation laborieuse de plans confiée au bureau de dessin, d'un « estimateur » très au courant de tout pour l'établissement des prix dans leurs moindres détails; bref, une dépense quelquefois très considérable, dont l'armateur n'a cure, lui qui s'adressera, pour « s'éclairer » à plusieurs chantiers pour un ordre qu'il placera ou ne placera pas. Pourtant le travail qu'il aura reçu peut avoir coûté des centaines de livres au constructeur.

Il y a donc là une situation anormale qui ne se justifie plus dans les temps actuels et qui devrait être abolie : tout travail mérite salaire — quoique l'usage ait prévalu jusque maintenant de ne pas en tenir compte ce n'est pas une raison pour le maintenir.

Pour des demandes de prix d'un même navire, il arrive d'avoir à discuter toute la gamme des propulseurs : machines alternatives, turbines avec engrenages, Diesel, machine alternative avec une turbine Bauer-Wach, la vapeur surchauffée, le Diesel électrique, etc.

Il faut avouer que c'est abusif et que ces questions devraient être traitées avec plus de *fairplay* vis-à-vis du constructeur qui malheureusement est bien obligé de se conformer à ces us et coutumes onéreuses pour conserver son client ou avoir l'espoir d'enlever une commande.

Les inventions applicables à la navigation maritime peuvent ou bien se porter sur la *carène* et le propulseur même; ou bien sur l'*intérieur*: appareils de propulsion et de service, etc. Elles seront plus ou moins spéciales, suivant le genre de navire, qu'il s'agisse d'un vaisseau de ligne, d'un sous-marin, d'un tramp, d'un paquebot ou d'un yacht.

A) **Pour la carène.** Les investigations et innovations peuvent porter sur la forme, les lignes d'eau ou la structure, la construction.

1. *Forme*: Plan des formes, dispositions à prendre pour diminuer la résistance au frottement, à la marche, pour améliorer le rendement du gouvernail, le rendement de l'hélice, diminuer l'effet de succion, récupérer certains effets utiles du mouvement des veines liquides.

Nous relevons parmi les inventions contemporaines : le navire « Monitor », coque à ondulations dans le sens longitudinal, les voûtes pour hélices, bateaux à très faible tirant, gouvernails compensés; plus récemment : les formes sous-

marines « Maier »; la tuyère Kort; le Star contra Rudder (adaptation de chicanes en tôles guides pour l'écoulement des fluides placées sur le cadre d'étambot), hélices Zeise, hélices Helmbuld, etc.

2. *Structure*: Constructions spéciales, dispositifs appropriés, etc.

Par exemple : l'emploi du système longitudinal — genre Isherwood ou autres — employé surtout pour pétroliers et transports liquides, le système de liaisons diagonales (encore à l'étude), les formes d'écouilles ou de poches de chargement pour éviter les vides, les panneaux d'écouilles spéciaux.

Les modifications de la section : les turretsteamers, les trunk steamers, les self trimming, les whaleback.

Les navires en béton armé eurent une certaine vogue; on n'en parle plus actuellement.

B) Pour ce que comprend l'intérieur et la carène. Les appareils de propulsion, les appareils auxiliaires, les appareils de manutention : treuils, cabestans, grues, derricks, les aménagements, l'habitabilité, les appareils de service, les appareils de sauvetage, les appareils à gouverner, les appareils de navigation, la T.S.F., les écouteurs sous eau, les appareils de mesure, indicateur de stabilité, G. M. balances, les ancres et appareils de manœuvre des ancres, etc. etc.

Tout ce qui peut correspondre aux diverses services d'exploitation envisagée : navires à minerais, navires transports de bestiaux, navires charbonniers, autocarriers, ferry-boats, navires à passagers, navires poseurs de câbles ou poseurs de mines, navire porte-avions, navires de pêche, etc.

Chargement et déchargement : soutage automatique, etc.

Cette énumération purement indicative et évidemment fort incomplète, nous montre que les inventeurs seraient-ils légion, il leur restera toujours quelque chose à glaner dans le domaine immense de l'art naval !

L'attention a surtout été portée sur les appareils de propulsion en vue d'un rendement plus grand ou d'économie de production d'énergie.

Au point de vue thermique, la meilleure machine alternative ne peut fournir, en travail utile, qu'environ 12 % du pouvoir calorifique dégagé par la combustion du charbon. Pour commencer, nous brûlons du charbon imparfaitement,

il y a des pertes par radiation (9.5 %), par humidité du charbon; par échappement à l'air (6.8 %, si bien qu'il n'arrive à la chaudière que 83 % d'énergie disponible. Alors viennent les pertes des canalisations, les pertes thermodynamiques, soit un ensemble de 40 à 60 %, puis les pertes aux cylindres, celles dues au frottement, etc., soit encore 19 %.

Il est évident que telle quelle la machine à vapeur est d'un rendement thermique médiocre; elle est même antiéconomique. Mais, quand on n'avait que cela, la seule chose à faire c'était de tâcher d'augmenter toujours le rendement par une série d'améliorations dont la seule tendance était de majorer cette pauvre valeur de 12 % de travail utile.

On s'y est appliqué par : l'amélioration de la combustion, air préchauffé, tirage Hasse, Schmidt, tirage induit, foyers spéciaux, jets de vapeur, chaudières spéciales, emploi de combustibles nouveaux : charbon pulvérisé, alimentation mécanique et automatique des chaudières, systèmes Axer-Adler, emploi de mazout avec brûleurs divers : à jet d'air, à vapeur et air, à pression; en améliorant tous les détails de la construction, luttant contre les pertes thermodynamiques, maintenant la vapeur sèche et saturée, résistant à des pressions très élevées, employant de la vapeur surchauffée et surpressée, emploi de la turbine d'échappement Bauer-Wach ou Brown Boveri, etc.

La turbine à vapeur est venue s'introduire dans la marine vers les 1900. Pendant mon apprentissage à la Clyde et à la Tyne, je fus mêlé aux constructions des premiers navires munis de turbines Parsons. Au début, la grosse difficulté à vaincre était de trouver l'hélice adéquate. Nous touchons ici à un élément de première importance dans la propulsion des navires. Les progrès faits dans la théorie et la pratique de l'hélice nous permettent maintenant de mieux pouvoir résoudre des problèmes qui, pendant tout un temps, ne se résolvaient que par des tâtonnements multiples. Par exemple, nous avons dû essayer de très nombreuses hélices différentes sur les premiers contre-torpilleurs à turbines Parsons. Actuellement, l'amélioration notable des engrenages de réduction de vitesse a grandement facilité l'adoption des turbines dans la marine marchande.

Au moment où paraissait la turbine Parsons (ou Curtis ou de Laval), le moteur Diesel était à peine connu. Mais son introduction fut beaucoup plus lente, diverses questions faisaient hésiter les armateurs: réversibilité, bris éventuel d'organes, encrassement des soupapes, brûlure et corrosion du métal, diffi-

cultés de ravitaillement, taux élevés des compagnies d'assurances, manœuvre des appareils auxiliaires.

Dès le début, le Diesel électrique fut préconisé et le rapporteur eut à s'en occuper avec M. Albert Lecointe, ancien ingénieur en chef de la marine belge. C'était en 1903. Aucun armateur n'osait alors en risquer l'application. Les premières difficultés vaincues, et après les démonstrations faites par le *Vulcanus* (1911 et le *Selandia* (1912), le moteur Diesel s'implanta progressivement et prit un développement considérable après-guerre : types marins à 4 temps, à 2 temps, à pistons opposés, simple et double effet.

Il est généralement admis que les moteurs à deux temps, simple ou double effet, conviennent plutôt aux navires de gros tonnage et paquebots et aux grandes vitesses; que les moteurs à quatre temps, à simple effet, sont plutôt adoptés pour les moyens et petits cargos, yachts, etc.

La question de pouvoir exactement apprécier les améliorations que peuvent apporter telles ou telles innovations n'est pas de celles qui peuvent se trancher d'emblée. Une appréciation sérieuse ne peut être émise qu'après de multiples essais et une analyse comparative très approfondie des divers éléments qui caractérisent ou différencient le système.

D'autre part, d'autres facteurs se posent; par exemple, le tonnage « propice » est une chose qui varie; à un moment donné, il semble que les 8,000 à 10,000 tonnes rencontrent le plus de faveur, puis viendra une période où ce seront les 6,000 à 7,510 tonnes qui seront en vogue. Notons qu'après s'en être tenu à un tirant plutôt restreint, la tendance a été de l'augmenter pour le même tonnage; on veut également des cargos plus rapides.

Donc, il convient de tenir continuellement compte des variations qui peuvent intervenir et modifier les données.

L'armateur lui désire non seulement savoir ce que lui coûtera tel type de machine propulsive, mais aussi la relation des frais entre le capital investi et la diminution du coût d'exploitation créé par le système introduit.

Pour pouvoir juger et comparer, il faut des bases, quelques repères-étalons, dirais-je, pour que la comparaison puisse permettre une conclusion précise. Pour les machines, mettons qu'elles soient d'un standard de construction équivalent; qu'on établisse la consommation du combustible pour des unités de repères déterminés, les mêmes dans les deux cas, prix relatif du combustible sur des moyennes courantes; coût de la main-

d'œuvre, des réparations, entretien; charge annuelle des intérêts et de l'amortissement du capital engagé (à couvrir en x années: 15-20 ans), etc.

Prenons, par exemple, le prix du combustible :

Charbon : 15 shillings par tonne; pouvoir calorifique : 12,500 B.T.U.

Le prix d'un million d'unités B.T.U. sera de 6.44 pence.

Pour du mazout : à 70 shillings par tonne; pouvoir calorifique : 18,500 B.T.U.; le prix d'un million d'unités B.T.U. reviendra à 20.25 pence.

Pour de l'huile Diesel : pouvoir calorifique : 19,500 B.T.U.; le prix d'un million d'unités B.T.U. atteindra 24.75 pence.

Si nous rapportons le prix que nous venons d'établir au cheval indiqué sur l'arbre (S.H.P.) d'après chaque système de propulsion, nous trouvons le prix par unité (S.H.P.) pour une machine alternative moderne, équivalent à 0.121 penny par heure et pour un Diesel utilisant 0.35 lb (0.129 k.) par S.H.P., le prix de l'unité par heure sera de 0.169 penny. Ceci n'est encore là qu'une part du problème, ensuite faudrait-il le corriger d'après le prix moyen du combustible pour un temps déterminé, et tout le calcul doit enfin se compléter par les coefficients qu'amèneront tous les autres facteurs.

Dans une étude assez récente de M. G. A. Brown I. N. A., nous extrayons les chiffres comparatifs suivants pour un petit caboteur :

	à Machine à Vapeur	à Moteur Diesel
Puissance	800 1 HP	800 1 HP
Poids	132 tonnes	83 tonnes
Combust. par 24 h ^{res}	15 tonnes	3.08 tonnes
En service	11.5 613 1 HP	—
a) Coût du combust.	à £ 1 par tonne	£ 3-15/ par tonne
	£ 11.5	£ 8.85
b) Huiles	£ 0.112	£ 0.812
	1 1/2 gallons à 1/6	3 gallons à 3/3
Total a/+b/ . . .	£ 11.612	£ 9-662

Pour telle unité, l'emploi du Diesel ferait donc économiser £1-19/- en 24 heures, plus les salaires de deux chauffeurs non requis.

En dehors de l'économie pour la force motrice, M. Brown

étudiait les économies qui pourraient résulter de l'adoption de certaines innovations récentes, faisant valoir :

Appropriation de la poupe	2 1/2 %	puissance économisée.
Gouvernail compensé, avec bon emplacement de l'hélice	8 %	»
Hélice en bronze	5 %	»
<hr/>		
Total	15 1/2 %	»

Nous savons que l'adaptation du contre-gouvernail « Star » a pu augmenter la vitesse des navires de 0.6 à 0.8 nœud, soit une amélioration de rendement propulsif de 12 à 16 %; qu'une hélice coulée d'une pièce rend mieux qu'une hélice à ailes rapportées; on peut gagner 3 à 4 %; qu'ensuite une hélice en bronze est plus efficace de 4 à 6 % qu'une en fonte.

L'emploi de l'huile lourde pour le chauffage des chaudières assure un gain de 10 à 12 %, mais le prix du combustible est plus élevé. L'alimentation mécanique des foyers peut amener une amélioration de rendement de 8 à 10 %.

L'adjonction d'une turbine Bauer-Wach peut donner 20 à 25 % d'économie de combustible ou permettre un gain de vitesse pour la même consommation.

Pour les grands liners, la lutte se poursuit entre le Diesel et les turbines. La *Canadian Pacific* s'en tient aux turbines, à très haute pression, à engrenage simple (single reduction gear). Elle est arrivée à abaisser la combustion d'huile lourde à 0.60 lb par S.H.P. ce qui représente 13 % d'économie.

L'*Europa* et le *Bremen* sont également munis de turbines avec tous les perfectionnements modernes : chauffage au mazout poussé à l'extrême économie, chaudières multitubulaires, haute pression, vapeur surchauffée, réchauffement d'air, réchauffage d'alimentation échelonné, etc.; tout ce qui pouvait contribuer à rendre les moins onéreuses d'exploitation ces machines de 96,000 S.H.P. a été étudié dans ses moindres détails.

D'autres compagnies ont adopté les moteurs Diesel pour des unités toutefois moins importantes et filant seulement 17 à 18 nœuds en service. On hésite encore pour des liners de 27,000 à 30,000 tonnes qui devraient filer de 20 à 22 nœuds, de les pourvoir de moteur Diesel, mais il est à prévoir que cette hésitation disparaîtra.

Nous avons fait allusion aux systèmes Bauer-Wach et Brown-Boveri, que l'on prend communément pour des inventions récentes.

Il ne faut pas oublier que déjà en 1906, Charles Parsons en avait fait brevété le principe sous l'application n° 13019.

Si, d'un côté, l'on dirigeait la vapeur à basse pression non plus au condenseur mais vers une turbine, du côté du Diesel, on tâchait d'utiliser les calories contenues dans les gaz d'échappement pour produire de la vapeur ou de l'eau chaude dans une petite chaudière auxiliaire.

On le voit, dans toutes ces questions d'ordre principal, le souci de l'inventeur est d'arriver à une solution plus complète, plus productive ou plus économique.

Les inventions se rapportant à des objets de moindre importance sont également nombreuses et quelquefois très heureuses. Elles frappent moins, elles marquent moins, elles sont d'une portée plus humble. Néanmoins, elles ne sont pas négligeables et concourent souvent par leur utilité à apporter leur part d'économie, de sécurité, de simplification, de rendement, dans l'outillage si vaste que comporte la navigation maritime.

LA CORROSION DES METAUX EMPLOYES DANS LA CONSTRUCTION NAVALE.

Par Eug. M. J. GILLON,
Ingénieur Civil et Naval.

L'ensemble d'un navire se synthétise dans la coque, l'agent de propulsion, les aménagements et les auxiliaires.

La composition de la charpente, la coque, est un assemblage d'une série de pièces, disposées pour répondre au service demandé et agencées de façon à assurer une résistance parfaite, laquelle est fonction de la résistance propre et individuelle de ces pièces et de la résistance de leurs liaisons et assemblages. Il s'en suit que l'étude de cette résistance se porte sur les efforts et fatigues auxquelles sont soumis ces éléments afin de les façonner et de les proportionner pour y faire face.

Ces considérations s'appliquent aussi bien à l'agent de propulsion, voilure, appareil moteur, qu'aux auxiliaires et aux aménagements.

En vue d'uniformiser l'adoption d'échantillonnages pour telles dimensions et tels types de navires et d'en contrôler les qualités, le façonnage et leurs assemblages, des sociétés de surveillance se sont créées et ont établi des règles de classification. Les navires construits en conformité avec ces règlements sont classés dans les Registres de ces Sociétés d'après la côte — ou la classe — attribuée à leur structure.

Pour maintenir leur classe, ces navires sont expertisés périodiquement et des instructions de réfection, renforcement, renouvellement, etc., sont données aux armateurs pour conserver la côte requise.

Ces expertises deviennent plus méticuleuses et plus sévères avec l'âge du navire et c'est ainsi que le Lloyd Register procède, après une période de douze ans, à une surveillance très approfondie et à des prélèvements d'épaisseur des tôles.

Sans être absolue, cette période semblerait indiquer une limite vers laquelle la coque devient plus fatiguée et plus usée. On a vu des coques en fer — et plus tard en acier — résister 25, 30, 40 ans et rester en service actif; puis passer aux mains des démolisseurs, non pas parce que les navires

étaient « finis », mais parce que, commercialement parlant, ils ne pouvaient plus donner satisfaction.

L'appropriation de la construction, la résistance de la structure ne sont qu'une face du problème de la vie d'un navire; mais il y a l'autre qui leur est inséparablement associée, c'est celle de la conservation, de l'entretien, que les Anglais appellent « maintenance ». C'est l'art de conserver, autant que possible cette résistance et d'arrêter les dégradations et les corrosions qui affaiblissent la matière.

Pour pouvoir procéder à cette surveillance intégrale pour la conservation, il faut pouvoir examiner, nettoyer, entretenir tous les « coins » et, en conséquence, prévoir des accès faciles à toutes les parties du navire, sans pour cela affaiblir sa résistance; négliger ces parties, réduire ces accès, c'est créer autant de centres d'affaiblissement, d'où l'attention est détournée, ce qui ne tardera pas à susciter des graves ennuis par une détérioration insoupçonnée qui se manifestera un jour brutalement.

Le maximum de longévité de la construction, du maintien de l'ensemble dans ses conditions primitives, correspondra au minimum des modifications structurales causées par la série des agents destructeurs auxquels la construction est exposée. Il s'en suit donc qu'en annihilant ou tout au moins en minimisant les possibilités de détérioration, on contribuera, pour autant, à maintenir la résistance envisagée initialement. La formule est simple : *surveiller et préserver*, mais son application n'est pas toujours aisée et devient quelquefois complexe.

Faisant abstraction des efforts et des fatigues que peut subir un navire, longitudinalement, transversalement ou localement, des vibrations du propulseur, des mouvements des vagues, toutes causes de détériorations qui sont absorbées par la résistance de la structure, nous nous bornerons à examiner dans cet exposé la corrosion des parties en fer et en acier et les moyens en usage ou préconisés pour en combattre, en atténuer les effets et y porter remède.

Pour les tôles et profilés employés dans la construction navale, l'acier doux a remplacé le fer. La méthode la moins chère pour fabriquer de grandes quantités d'acier est celle où l'on retire le carbone de la fonte. Le procédé qui permet une latitude plus grande de temps d'opération et un dosage ou ajustage plus précis pour obtenir une qualité déterminée, en conduisant le bain suivant les échantillons prélevés, est le procédé Siemens Martin, à four ouvert, dont le recouvrement

peut être basique ou acide. Le procédé basique élimine le phosphore et la silice. C'est l'acier basique Siemens-Martin qui est presque exclusivement employé dans la construction navale. Les tôles usuelles contiennent de 0.12 à 0.20 % de carbone; au-delà de cette proportion, les tôles deviennent trop dures et ne conviennent plus. Le soufre ne peut être toléré qu'en quantité infinitésimale; au maximum 0.08 %, sa présence empêche le forgeage; le phosphore ne doit pas dépasser la teneur de 0.04 à 0.06 %, il rend le métal cassant. Le manganèse neutralise l'action du soufre, du phosphore et de la silice, mais si la proportion de manganèse est trop forte, la corrosion de l'acier sera plus rapide. L'acier au nickel a été employé dans quelques cas spéciaux, peut-être le sera-t-il plus à l'avenir. La composition des tôles en Siemens-Martin s'établit entre les limites suivantes :

Carbone	Silice	Soufre	Phosphore	Manganèse
0.09 à 0.14	0.03 à 0.06	0.04 à 0.06	0.04 à 0.06	0.30 à 0.60

et quelques quantités infinitésimales d'autres substances.

La composition de l'acier employé dans les coques ne répond donc pas à une homogénéité absolue et ces différences ont leur influence sur la façon dont les tôles se comporteront.

La détérioration des métaux peut être provoquée par trois causes principales : la corrosion qui est la plus importante, la plus difficile à combattre; l'usure par frottement; l'érosion, due au flux ou brassage énergique d'un courant liquide ou gazeux à très grande vitesse sur les parois métalliques.

Les métaux se trouvent donc affaiblis par ces agents destructeurs, mais aussi par suite des variations continuelles des efforts auxquels ils sont soumis; ils sont exposés à voir s'intensifier, de ce fait et s'augmenter les défauts inhérents à leur constitution, à leur texture, défauts d'impuretés, de différences d'état physique provoquées par les variations de température pendant leur fabrication, leur traitement, leur mise en œuvre.

Bien qu'une pièce d'acier soit considérée comme entièrement homogène, soit chimiquement, soit dans sa texture, les analyses chimiques et les méthodes photomicrographiques ont bientôt démontré l'erreur de cette croyance.

Et l'on constate que des tôles ou des profilés, apparemment de même qualité sont très différemment attaqués par la corrosion, et même dans diverses parties d'une même tôle ou d'une même membrure.

On trouvera aussi qu'une cornière se corrodera plus vite qu'une tôle de même composition; qu'un profil courbé, une tôle pliée sera plus vite attaquée à cet endroit que sur la partie droite, que les tôles de l'étrave ou des bouchains seront plus vite « mangées » que dans les parties droites; qu'un rivet martelé souffrira plus qu'un rivet qui n'a pas subi les coups de marteau.

Les tendances d'attaque ne varient donc pas seulement d'après la composition chimique du métal, mais aussi suivant les tensions moléculaires de la texture, le travail moléculaire qui s'est opéré par les traitements divers auxquels le métal a été soumis, le temps pendant lequel il a été travaillé, les opérations thermiques qu'il a dû subir pour sa manipulation ou son façonnage.

Les constituants diversement répartis dans la masse et surtout à la surface donneront lieu à des séries de tensions différentes et amèneront ainsi des alternances dans le travail de corrosion.

La corrosion se manifeste sur les parties extérieures et intérieures de la coque. Les premières sont sous eau ou hors de l'eau; les parties immergées sont plus attaquées que celles soumises uniquement à l'air et aux intempéries atmosphériques.

Les parties intérieures subissent des différences de températures, amenant des condensations des vapeurs humides; l'attaque de substances corrosives composant la cargaison; des eaux de cale chargées de matières nuisibles; d'écoulements gras ou huileux sous les machines et les chaudières, auxquels s'ajoutent de hautes températures ambiantes, des dégagements de vapeur, de gaz, etc. Des actions galvaniques s'établissent entre des parties immergées dans l'eau de mer, ou l'eau des cales, acier et fer d'une part, autres métaux, cuivre, bronze, plomb, etc. de l'autre.

On voit que parmi ces causes de détérioration, beaucoup peuvent être éliminées ou du moins réduites par des soins attentifs et judicieux; mais il en est une qu'il faut continuellement combattre, car elle est toujours prête à se renouveler et à agir, c'est l'action de l'eau de mer.

Cette action varie suivant les diverses latitudes, elle est plus intense dans les mers chaudes.

On sait d'ailleurs que la composition de l'eau de mer varie suivant les lieux. Elle comprend environ $1/32$ de matières solides en poids (analyse moyenne : sel commun 76 %, chlorure de magnésium 10 %, sulfate de magnésium 6 %, sulfate de chaux 5 % et 3 % de carbonate de chaux et autres substances).

Dès le début de l'emploi du fer, puis de l'acier, des séries d'expériences et d'essais ont été faites afin de pouvoir déterminer le degré de corrosion dû à l'action de différentes eaux de mer.

En 1841, les recherches de M. Mallet attribuèrent à des tôles de chaudière une perte de .007 à .009 lb par pied carré et par mois, dans l'eau de mer claire; le double dans de l'eau de mer chargée et sale.

En 1865, les travaux de MM. Calvert et Johnson attribuèrent au fer une perte de .0204 lb par pied carré et par mois.

En 1881-88, M. Parker détermina pour l'acier une perte de .0172 dans l'eau de mer et de .0436 dans les eaux de cale.

Ces expériences n'ont pu être qu'indicatives et ne peuvent donner aucune règle absolue pour les navires.

En tous cas, l'acier est plus vite attaqué que le fer, et les oxydes qui peuvent recouvrir ces métaux leurs sont électro-négatifs et par conséquent l'action galvanique provoquée par l'oxyde accélère à ces endroits la rapidité de la corrosion.

Des expériences plus récentes ont été conduites vers 1902-1904 par M. Diegel dans le port de Kiel, en vue d'établir des données sur la résistance à la corrosion des divers métaux employés dans la construction navale. Ces essais prouvèrent entre autres que des aciers riches en phosphore ou en nickel résistaient beaucoup mieux que ceux d'un pourcentage moindre. D'où il serait intéressant d'augmenter la proportion du phosphore et du nickel aux endroits plus susceptibles de corrosion.

D'une façon générale, il est reconnu que la corrosion, qui est au fond une décomposition chimique du métal, est due à la différence de potentiel électrique entre le liquide ou l'humidité qui mouille la surface du métal et le métal lui-même. Chaque corps et chaque liquide ont un potentiel déterminé à une température donnée. Si nous plongeons un métal dans un liquide d'un potentiel moindre, le métal se dissolvera peu à peu dans le liquide, dont il élèvera le potentiel jusqu'à égalisation du potentiel des deux corps mis en présence — et cela pour autant que toutes mêmes conditions soient maintenues;

si celles-ci sont modifiées, par exemple par la température, une nouvelle dissolution se produira.

Si le liquide est remplacé au fur et à mesure que le métal se dissout, comme par exemple le cas d'un navire se mouvant dans la mer, les particules désagrégées n'élèveront réellement pas le potentiel de la masse et la dissolution pourra se continuer jusqu'à l'extinction du métal.

Si le potentiel du liquide surpasse le potentiel du métal, une certaine pression électrique sera exercée sur le métal et la dissolution ne se produira pas, il n'y aura pas de désagrégation, donc de corrosion.

Si une tôle uniformément mouillée présente sur tous les points de sa surface le même potentiel et que celui-ci soit plus élevé que celui du liquide qui le mouille, le métal, en le supposant homogène, se corrodera de la même façon à tous ses points et il se produira une corrosion générale. Par corollaire, s'il y avait des endroits où les potentiels seraient différents, le métal se corrodera d'abord aux points où ces potentiels sont les plus élevés par rapport au liquide et il se produira une corrosion locale plus active : le piquage, le « pitting » de la tôle.

D'autre part, un métal absolument sec ne se corrodera pas, et celui mouillé, ne s'altérera qu'aux places « mouillées ».

En somme, l'acier est électropositif par rapport à l'eau de mer; la fonte est électronégative; le cuivre et ses alliages varient; à température ordinaire sont électronégatifs, mais si leur potentiel augmente, mettons par surélévation de température et dépasse celui du liquide, il y aura corrosion comme pour l'acier. L'acier, en contact métallique parfait avec la fonte, plongé dans l'eau de mer aura une corrosion plus rapide; s'il n'y a pas de contact, il n'y aura pas d'augmentation de corrosion. Si l'acier est bien enrobé de couleur, inattaquable à l'humidité et que le même contact soit assuré, il n'y aura pas de corrosion; si la pellicule de couleur se brise, il y aura corrosion rapide à l'endroit découvert.

Comment faut-il parer à ces corrosions, les combattre ou les éviter ?

Il convient d'avoir tout d'abord un métal aussi homogène que possible de composition et de structure physique, puis de le soustraire aux actions extérieures de détérioration, en l'in-

duisant d'un produit anticorrosif qui ferme hermétiquement tous les pores du métal sur lequel on l'étend, que ce produit fasse intimement corps avec le métal et y adhère fortement. Tout le secret de cette efficacité réside dans cette protection et liaison intime. Il faut ensuite par une surveillance active et un entretien soigneux maintenir cette protection. (Comme nous envisageons ici plutôt la marine de commerce, nous ne parlerons pas des blindages employés dans la marine de guerre ou des cas spéciaux.)

Quand les tôles et les profilés sortent des laminoirs, ils ne présentent pas une surface absolument nette et propre. Le laminage leur a laissé une pelure d'oxyde, couche lisse de calamine, qui tient très fort au métal. Nous avons signalé l'action galvanique corrosive de ces oxydes. Les recouvrir de peinture, mettons, serait du très mauvais travail, car le tout s'écaillerait, tomberait, l'humidité s'intercalerait sous cette écaille de peinture et de rouille.

Il faut donc débarasser les tôles de toutes les impuretés qui les couvrent. Dans les chantiers, le travail en plein air, les martelages, chocs, dus au transport, à la mise en place, au rivetage, matage, l'influence des agents atmosphériques, font que ces matières tombent. Mais cela ne veut pas dire que les tôles seront propres et lisses après tout cela. On est souvent obligé d'en faire le décapage ou le nettoyage; le mieux est avant la mise en œuvre. On les passe dans un bain d'acide chloridrique très dilué d'eau (1 à 19) les y laissant quelque temps; puis on les lave à grande eau douce, en les frottant énergiquement à la brosse métallique; on les enduit d'huile brute ou bouillie et on les laisse exposées à l'air quelques jours.

On décape aussi les pièces au jet de sable, non de façon superficielle comme en fonderie, mais d'une façon complète. En examinant avec la loupe, il faut que tous ces petits points, ces poches minuscules ne présentent plus la moindre trace de rouille ou d'oxyde. Mais on ne pousse guère cette minutie aussi loin et bien à tort.

Ce décapage est usuellement employé pour la galvanisation au bain. La galvanisation est un excellent procédé d'enrobage, mais est néanmoins coûteux.

Les chantiers Palmers à Jarrow (Angleterre) traitent 10 à 12,000 tonnes de tôles et de profilés, par un procédé de galvanisation à chaud permettant de traiter des tôles de 45' × 5' 6" et de 30' × 10' 6", des profils de 60' de longueur.

Observons toutefois que l'usage de métaux électropositifs

par rapport à l'acier, comme dans la galvanisation et d'autres procédés de recouvrement métallique, offre une préservation qui n'est pas sans risque pour des pièces continuellement immergées dans l'eau de mer; la couche de zinc étant électro-positive par rapport à l'acier est plus soluble et se corrode plus vite; une fois l'acier découvert, l'attaque se fait rapidement, un piquage se produit localement avant qu'une autre partie se trouve être non protégée. Pour le bordé, une fois que la galvanisation disparaît, il n'y a plus moyen de la renouveler. Il faut donc bien recouvrir les pièces galvanisées de peinture adéquate. (Pour le zinc, éviter le minium de plomb.)

Notons aussi un procédé récent, celui de la métallisation ou recouvrement métallique, par projection du métal en fusion, après décapage des pièces.

On compte 600 à 900 grammes de zinc au mètre carré pour une protection normale contre l'action atmosphérique. Pendant la construction du « Normandie », les chantiers de Penhoët ont utilisé pendant deux ans consécutifs 15 pistolets de métallisation. Ce procédé de préservation est d'ailleurs assez bien en usage dans la construction métallique (réservoirs, charpentes, ponts, gazomètres, etc.).

La question de la peinture est une question importante à laquelle il convient de donner tous les soins voulus pour bénéficier du meilleur résultat à en attendre.

A quel moment faut-il peindre, comment peindre, quelle peinture y a-t-il lieu d'employer?

Il ne faut jamais peindre que des parties absolument sèches, débarassées entièrement de toutes impuretés et bien nettoyées; opérer par temps sec, éviter la gelée.

On applique une première couche, à l'état bien fluide pour ainsi dire, composée principalement d'huile et l'étendre progressivement de manière que tous les pores, toutes les rugosités soient bien pénétrées, qu'elle fasse prise intime avec la surface à couvrir. Quand la couche sera bien sèche, y appliquer une deuxième couche de fluidité moyenne. Ces couches seront de composition anticorrosives hydrofuges et de la meilleure qualité. La troisième couche sera, pour les parties sous eau de la qualité dite « antifouling », contre le salissage des carènes, et pour les autres surfaces de la meilleure couleur hydrofuge, étudiée spécialement pour combattre l'humidité.

D'excellents produits ont fait leurs preuves et sont bien connus des armateurs qui ont chacun leurs préférences. Ce qu'il y a d'essentiel, c'est que la couleur puisse présenter le

même coefficient d'expansion que le métal qu'elle recouvre, sinon elle se fendillera et pèlera.

Il y a des couleurs anticorrosives qui ne sont pas absolument imperméables à l'humidité ou à l'eau; il faut dans ce cas appliquer une couche de couleur supplémentaire bien imperméable à l'eau. La couleur anticorrosive doit être telle que si de l'humidité s'infiltré et passe, elle soit à même d'élever le potentiel du liquide qui s'est introduit à un point plus élevé que le métal qui va se trouver exposé; les particules constituantes de la couleur doivent donc être d'une série électrolytique plus élevée que le métal à couvrir.

La surveillance des peintures doit se faire fréquemment; il faut enlever la rouille, bien nettoyer et gratter le métal à vif et repeindre aux enduits nécessaires; cependant, il vaudrait mieux laisser une vieille peinture recouvrant une pellicule de rouille bien sèche que de la remplacer par une peinture qui n'adhérerait pas aussi fortement ou qui ne s'appliquerait plus sur une surface aussi sèche. Tout renouvellement de peinture doit se faire sur une surface absolument sèche.

Les dérivés asphaltiques des résidus de distillation du pétrole ont ouvert le champ à une série de produits imperméables et hydrofuges, dont on fait emploi dans les enduits ou peintures bien connus sous le nom de « bitumastic ». Ce produit est un excellent agent de conservation, dans les cas de causes d'oxydation continues. Il doit être appliqué à chaud et par des spécialistes.

On emploie depuis peu d'années une peinture absolument permanente, prétend-on, à base de plomb liquéfié.

Quelquefois on fait usage, pour le bordé de fond, d'un enduit de zinc fondu et de suif, préservatif excellent, mais d'application assez lente et qui requiert un temps tout à fait sec et sans gelée quand on l'emploie.

Nous avons dit que la couche de peinture finale appliquée sur la partie de la coque immergée était une composition « antifouling » (désincrustante) dont les propriétés doivent empêcher le dépôt des végétations et des incrustations qui finissent par recouvrir la coque quand le navire est resté longtemps à flot. Ces dépôts peuvent s'accroître rapidement dans certaines mers, surtout dans les eaux tropicales. Il faut s'en débarrasser de façon à maintenir le bordé lisse, car l'on sait que toutes les rugosités sont préjudiciables à la bonne marche du navire et réduisent sa vitesse, par suite de l'augmentation de la résistance de frottement de la carène sur l'eau, ou s'il faut

maintenir la vitesse, cette résistance provoque une augmentation sensible de la puissance des machines.

Naturellement, l'importance de cette question a donné lieu à de multiples recherches pour trouver le moyen d'empêcher ces adhérences, ou de les faire se détacher au fur et à mesure qu'elles apparaissaient. De très nombreux remèdes ont été préconisés : peintures et vernis gras, peintures empoisonnées, feuilles métalliques, plaques de verre, émaux, ciments spéciaux, etc., etc. Tout cela a été abandonné, cela donnait peu de chose.

A titre documentaire, disons qu'entre 1861 et 1868 plus d'une centaine de procédés ont été brevetés pour combattre ces dépôts... et que d'autres depuis ! Mais l'efficacité de tout ce qui a été préconisé n'a été que partielle et non absolue. Le seul résultat auquel on est arrivé, c'est que les compositions actuelles sont bien améliorées, et peuvent être appliquées rapidement pendant le carénage. Il est à présumer que vu les données spéciales du problème on ne trouvera jamais la solution adéquate et complète qui donnerait une satisfaction absolue, par un enduit.

Parcourons succinctement les procédés usuels de protection que l'on observe dans les navires.

La Coque.

On la peint soit avant, soit après le lancement.

Dans le premier cas, ne pas différer plus de six mois la mise en cale sèche; enlever toute peinture attaquée et refaire celle-ci comme nous l'avons indiqué.

Dans le deuxième cas, l'action galvanique s'exerce après la mise à l'eau, la rouille, l'oxyde s'écaille et se détache, et lors de la mise en cale sèche, brosser, nettoyer la carène et appliquer les 3 couches de couleur usuelles.

Pour toute coque ancienne, enlever carrément toute vieille peinture et appliquer les peintures nouvelles directement sur le métal bien nettoyé à sec.

Les Ponts.

Il faut étudier la construction, les assemblages et le bordé, de façon à ce que l'eau ne reste stagnante nulle part et puisse

toujours s'écouler rapidement, par une disposition adéquate des pièces.

Si un pont en fer est recouvert d'un pont en bois, il faut enduire les tôles, à l'état sec, d'un bon goudron soit végétal (Stockholm) soit minéral (débarassé des éléments nuisibles au fer). Les planches doivent être fortement serrées contre le fer et directement, sans cales ni lattes.

Le calfatage doit être particulièrement soigné, en matières de qualité et en main-d'œuvre, les boulons bien enduits de céruse, pour que l'eau ne puisse s'infiltrer. De même, protéger les barrots sur lequel est assujetti le bordage, par de la peinture, enduits spéciaux, minium, feutrer ou quelquefois placer des plaques de zinc à l'endroit des joints. Le bois des ponts doit se sécher uniformément; si l'on s'aperçoit qu'aux joints ou à certaines places le séchage ne s'est pas produit, quand le reste du pont est sec, c'est qu'il y a eu là un défaut, une pénétration d'eau.

Comme l'eau toutefois pourrait s'infiltrer, il faut aménager des drains d'écoulement pour empêcher la corrosion et conduire l'eau dans la cale.

Enfin, on donne une couche d'un mélange de térébenthine et d'huile pour protéger le bois.

Causes de détériorations en service.

Echouage sur fonds pierreux; frottement contre murs de quai; rencontre de projections; heurts de marchandises, etc. Il faut noter que la corrosion attaque plus rapidement les parties qui ont souffert; les clins, les joints, le matage, le rivetage peuvent avoir été déforcés et l'eau peut s'introduire. Un examen régulier s'impose donc. Aux endroits des écoutilles, il est bon de chanfreiner le bord des virures.

Les parties intérieures de la coque.

Les bouchains forment le réceptacle des eaux et matières drainées dans les cales et ces eaux, qui contiennent toutes sortes de choses, constituent un liquide très corrosif. Il faut porter le vaigrage bien contre la muraille, de manière à éviter le passage de matières provenant de la cargaison entre le vaigrage et le bordé.

Il faut aussi aménager des boîtes de regard, pour faciliter la surveillance. Comme préventif, on recourt au cimentage des fonds des bouchains.

Le *double fond* se trouve soumis à toutes sortes de variations; ou bien rempli d'eau, ou vide, jamais à l'air sec; les pompes ne savent pas pomper les quelques derniers centimètres d'eau, et ce qui reste, balloté par le mouvement du navire, mouille continuellement l'intérieur, qui n'est que très difficilement ventilé ou pas même du tout, d'où milieu corrosif très humide.

Les parties les plus exposées à la corrosion sont les parties sous la tôle du plafond, les cornières longitudinales de fond, les endroits près des anguilliers, dans les varangues.

Sous les chaudières, l'air humide du D. F. est encore plus corrosif, car il est chauffé par la chaleur qui lui est transmise, et la partie supérieure du D. F. s'attaque rapidement. L'endroit où le D. F. se rattache longitudinalement au bordé, dans les bouchains, est également un endroit faible.

En conséquence, le D. F. requiert une attention tout spéciale. Indiquons sommairement quelques moyens de préservation : application sur les fonds d'un lait de ciment, plutôt que de ciment qui se craquelerait. Enduits bitumastics; galvanisation de la structure sous les chaudières; faciliter l'écoulement des eaux vers les succions; que les anguilliers soient découpés presque à ras du fond; augmenter l'épaisseur aux endroits voulus, par exemple à l'endroit des chaudières, assèchement par courant d'air et ventilation, etc. On a quelquefois employé des tôles en fer sous la chaudière au lieu de tôles d'acier.

En cas de vaigrage du D. F., on s'en tient aux précautions indiquées plus haut pour les ponts, après avoir recouvert les tôles d'un bon goudron végétal aspergé de ciment. Cependant, le vaigrage n'est plus tant usité; on le maintient parfois aux endroits des écoutilles, principalement pour les chocs et les chutes de marchandises.

Dans le même ordre d'idées que le D. F. des précautions de préservation sont à prendre dans les coquerons, les réservoirs d'eau, les citernes, deep-tanks, les soutes; celles-ci requièrent des enduits spéciaux, car soumise à des dégagements de gaz ou de vapeurs corrosives, une peinture ordinaire ne tiendrait pas.

Il faut surtout assurer à toutes ces parties une ventilation des plus efficaces, et, par les détails de construction appropriés, permettre l'accès à tous les coins. Il y a eu des cas d'intoxication mortelle, en n'éliminant pas l'air tellement em-

poisonné de certains endroits, qu'une bougie n'aurait pu rester allumée.

Pour des endroits absolument inaccessibles, le mieux est de les cimenter très soigneusement, ainsi que les fentes et crevasses.

Intérieur des cales et des aménagements.

C'est ici encore que la ventilation doit contrecarrer la formation de matières humides ou toxiques.

Pour des pétroliers, des charbonniers, certaines marchandises spéciales, la ventilation est d'une importance capitale. C'est sous les barrots des ponts que la corrosion s'avère, ainsi que sur les membrures des cales.

L'ossature présente ordinairement une surface fraîche, très vaste, sur laquelle inévitablement viennent se condenser les vapeurs humides ambiantes. On dirait que les tôles et les cornières sont soumises à une transudation. Des goutelettes se forment, de l'eau tombe et, pour de longs voyages, la cargaison peut être endommagée. Il faut donc examiner si éventuellement cette eau ne se déposerait pas, ou ne séjournerait pas à tel endroit : goussets d'assemblages, carlingues de cale, renforts de cloisons, etc., dans l'affirmative forer un trou pour l'écouler vers la cale.

C'est donc par une bonne sérieuse ventilation et un entretien constant des peintures, le maintien propre des surfaces, que l'on obviendra à tous ces inconvénients. L'enduit usuel des cales est une peinture au minium de plomb et d'huile de lin.

Il faut également vérifier le bordé par l'intérieur des cales, voir s'il n'y a pas de fuite d'eau, de fissures, d'assemblage défectueux; voir si les vannes, les dalots, les tuyauteries fixées au bordé ne laissent apparaître aucun suintement, etc.

Là où l'action galvanique peut se produire, par exemple aux tuyaux d'aspiration des cales, utiliser des métaux qui n'aient pas d'influence corrosive l'un par rapport à l'autre, sinon les peindre, les vernir, les recouvrir de toile, etc.

Dans les aménagements, c'est encore la ventilation effective qui détruira l'effet nuisible des condensations.

Une bonne méthode est de recouvrir la structure métallique d'une peinture épaissie par du liège en poudre, ce qui diminue considérablement la condensation sur les surfaces métalliques froides.

Il faut que les cloisonnages et vaigrages soient aisément démontables ou enlevables par panneaux, pour pouvoir rapide-

ment et facilement examiner ce qui se passe derrière. Cette remarque est également importante dans les navires frigorifiques ou les compartiments réfrigérés.

Toutes ces observations que nous avons relevées pour la coque et la structure d'un navire peuvent s'étendre aux machines, aux chaudières, aux appareils accessoires, etc.

Une machine en service se recouvre d'elle-même d'une couche huileuse qui la protège, mais si la machine est au repos, pour un temps assez long, il convient de la recouvrir de peinture.

L'intérieur des condenseurs, filtres, surchauffeurs ne peut être préservé comme leurs parties extérieures. Par suite des différences d'expansion, les essais qu'on a voulu faire n'ont pu être appliqués uniformément.

C'est par la composition du métal même, qu'il faut rendre le plus homogène possible, qu'on obtiendra le meilleur degré de préservation.

Pour les chaudières, la question est plus complexe. Nous ne pouvons songer à l'analyser. Disons pourtant que dans la chaudière ordinaire à retour de flamme les parties qui s'abîment le plus vite sont : le dessus des foyers, la partie postérieure des tubes et le dôme de la chambre de combustion; les foyers se piquent, présentent des craquelures et s'affaissent; les tubes se piquent, se crevassent et se distordent; les joints et les abouts suintent. On voit donc le vaste champ d'investigation qui se présente dans l'étude de la corrosion des chaudières, et même celle-ci est absolument irrégulière; certaines chaudières sont corrodées en très peu de temps, d'autres identiques et traitées de la même façon, pour un même genre de service, subissent une corrosion normale. Des corrosions locales peuvent se manifester, s'il y a irrégularité de composition de la matière.

La conduite d'une chaudière est liée à sa longévité.

Il faut régler les feux pour éviter les à-coups, éviter les contractions brusques, tant au chauffage qu'au refroidissement, tenir la chaudière propre, la débarrasser de l'huile qui aurait pénétré; maintenir une alcalinité suffisante (jamais inférieure à 2 %). Cette alcalinité a plus d'influence qu'une eau acidulée (par l'oxydation des huiles, par exemple). Si l'eau n'est pas assez alcaline, la chaudière se détériorera aux

endroits faibles; si cette alcalinité est forte, aucune corrosion ne se produira.

Quant aux canalisations (vapeur, eau chaude, circulation), il existe d'excellents moyens de préserver les surfaces internes des ces conduites. C'est surtout précieux pour les hautes pressions et les vapeurs surchauffées.

Comme nous le voyons, dans cet exposé sur la corrosion, nous ne possédons pas de moyens radicaux qui puissent la rendre impossible ou la combattre irréductiblement. Nous ne disposons que de deux remèdes : l'attention et les palliatifs de préservation. Pourtant la question est importante, surtout pour les grandes compagnies, où l'entretien de leur flotte demande une telle surveillance qu'elles en chargent à demeure des spécialistes, très au courant d'ailleurs de la construction navale, bien qu'elles aient leurs inspecteurs d'armement qui auparavant remplissaient cet office.

Peut-être qu'un jour viendra où la construction navale pourra disposer d'un métal absolument inattaquable. Certains essais d'alliages ont été faits pour des petites unités; mais, qui sait? Si le prix de production du nickel, par exemple, diminuait, ne pourrait-on pas produire un alliage idéal qui serait à la fois anticorrosif et désincrustant? La science et les chercheurs n'ont pas dit leur dernier mot; cette solution est donc très possible.

Au fond, la matière coûterait-elle plus cher, quelle économie n'en résulterait-il pas dans toute cette série de frais d'entretien, d'immobilisation, de carénage, réparations et autres, inséparables actuellement de la conservation et du bon entretien des navires?

L'INOXYDABILITE PARFAITE DES METAUX FERREUX.
LE POLISSAGE ET LE BRILLANT INALTERABLE
DU FER, DE LA FONTE ET DE L'ACIER
PAR LA « CURRISATION »,

Procédé nouveau thermo-physique de protection.

Par la Société Belge de Métallisation.

La protection des métaux.

Depuis toujours la métallurgie et surtout les diverses industries utilisant le fer, la fonte et l'acier, recherchèrent des moyens permettant de mettre tous ces métaux à l'abri, soit de la corrosion rapide des divers agents chimiques, soit, surtout de l'oxydation atmosphérique agissant en tous temps et en tous lieux.

Depuis les tout premiers essais d'étamage, comme moyen de protection, jusqu'aux procédés nouveaux de sulfatation scientifique, la technique a apporté de nombreux procédés divers et de valeur bien différente.

Chaque jour, nous voyons apparaître des moyens nouveaux, dérivant les uns des autres, mais ayant pour base, généralement, les mêmes principes et rentrant toujours dans l'une des trois catégories indiquées plus loin.

Selon qu'il s'agit du prix de revient, du volume des pièces, de leur délicatesse, du fini qu'elles doivent prendre, etc., l'on a actuellement recours à divers procédés, possédant, chacun, leurs caractéristiques propres, leurs avantages comme leurs inconvénients.

Aussi pouvons-nous les ranger, tous, dans l'une des trois catégories suivantes:

1. Procédés thermiques :

Etamage — Zinguage — Galvanisation à chaud.
Pulvérisation métallique à haute température.

2. Procédés physiques : (Electrolyse)

Cuivrage — Nickelage — Chromage — Cadmiage.
Galvanisation à froid.

3. Procédés chimiques :

Parkérisation — Sulfatations diverses, etc.

Certains de ces procédés, comme le nickelage, chromage, etc., permettent un finissage de luxe, mais aucun ne présente réellement une pénétration moléculaire, c'est-à-dire qu'aucun moyen indiqué ci-dessus ne permet un accrochage physique réel, où les molécules des métaux d'apport se marient intimement avec celles des pièces à protéger.

Il s'ensuit, inévitablement, que la couche protectrice n'est que très superficielle et ne résiste pas aux chocs, au martelage, au pliage, ainsi qu'aux diverses opérations d'usinage courant.

Les procédés actuellement en usage, constituent une couche de protection trop faible et pas assez accrochés à la matière qu'ils recouvrent. Il s'ensuit qu'inévitablement un délai de quelques mois, sinon de quelques semaines, dans un milieu humide ou corrosif, fait apparaître les premières traces de rouille. Tôt après, la belle couche protectrice des débuts ne constitue plus qu'un souvenir, la corrosion a repris tous ses droits, avec, dirait-on, plus d'intensité.

Dans d'autres domaines, comme ceux de la Marine, des Chemins de fer, Télégraphes, Téléphones, Réseaux électriques, etc., combien regrette-t-on de ne posséder que des couches protectrices insuffisantes, dont les meilleures sont tarifées à la limite de 6 immersions d'une minute dans la solution-type de sulfate de cuivre à 1/5. Or, presque toujours, il faudrait plus et mieux, car cela, — et l'expérience incessante nous le prouve, — ne suffit pas.

Enfin, qui n'a déploré en visserie et en boulonnerie la surcharge considérable qu'apporte toujours une couche protectrice sérieuse, donnant une suépaisseur aux filets qui nécessite toujours un nouveau filetage ou taraudage.

Procédé de « Currisation ».

Le procédé de « Currisation » ne peut rentrer, en tout premier lieu dans l'une des trois catégories indiquées précédemment, attendu que le processus de son traitement est tout autre. C'est un procédé **thermo-physique** dont le déroulement est le suivant :

Première phase : Préparation des pièces.

Cette préparation consiste à décaper, sabler et polir les pièces, s'il y a lieu. Le polissage ne devant être envisagé que

dans le cas où, en fin de destination, les pièces doivent revêtir l'aspect brillant du chromage.

Deuxième phase : Métallisation proprement dite.

Toutes les pièces sont disposées dans des tambours en acier, munis de fermetures étanches. Aux pièces est ajouté un composé métallique spécial constituant le métal d'apport, inoxydable.

La disposition des pièces, dans les tambours, est telle que toute détérioration quelconque est pratiquement évitée.

Les tambours sont alors fermés hermétiquement et introduits dans les fours à basse température, où, pendant un temps bien déterminé et strictement limité à la catégorie des pièces à traiter, ils subissent l'action de la chaleur sous une rotation régulière et constante.

Cette opération de métallisation doit suivre des données extrêmement précises, afin de ne jamais dépasser les limites susceptibles d'apporter des changements physiques ou de texture aux pièces traitées. Par ailleurs, ces limites sont également indiquées par la forme des pièces et les caractéristiques propres et toutes particulières des oxydes métalliques d'apport.

Aussi ces installations comportent-elles des appareils de mesure et de contrôle nombreux et précis et requièrent-elles un personnel technique très averti et spécialement formé.

Troisième phase : Parachèvement.

Les tambours étant défournés et refroidis complètement, les pièces en sont sorties et simplement brossées.

S'il s'agit de pièces devant seulement être préservées de toute corrosion, l'opération est pratiquement terminée et le renvoi peut être effectué tout de suite.

Par contre s'il s'agit de pièces devant revêtir l'aspect brillant du chromage, il suffit de les émeriser très légèrement et de les polir au feutre tout comme pour le chromage, le nickelage ou le cuivrage.

CARACTERISTIQUES.

De l'exposé qui précède sur le processus de traitement demandé par la « Currisation », il est aisé d'en retirer des éléments extrêmement importants et qui peuvent servir de conclusion à cette petite étude.

Considérant, d'une part, la température limite de 450° C., à laquelle toutes les pièces sont portées, il est rationnel de déduire qu'une certaine dilatation a permis un appréciable

écartement moléculaire à la surface de tous les objets subissant l'opération de métallisation.

Considérant, d'autre part, que cette température de 450° C. a développé une pression, sèche, et que, par ailleurs, les oxydes métalliques, à cette température, se sont gazéifiés, l'on est amené à conclure que sous cette pression, les molécules des métaux d'apport peuvent s'accrocher mécaniquement à celles des pièces à traiter et même opérer une légère pénétration dans les pièces à protéger.

Or, il faut remarquer que les tambours étant en rotation constante, il s'opère donc un brassage parfait et continu des gaz métalliques et, de ce fait, toutes les pièces sont pratiquement atteintes en toutes leurs parties, dans des conditions identiques, d'où formation d'une couche **inoxydable** régulière, stable et uniforme.

Une dernière remarque, et qui a sa valeur, est que ce procédé ne donne aucune surépaisseur considérable, comme dans les autres méthodes, mais bien une couche parfaite d'accrochage physique et mécanique, très forte et présentant une résistance extraordinaire à toute attaque de la corrosion.

La surépaisseur régulière étant à peine de 2/100 de mm., par le procédé de « Currisation », permet donc, enfin, de protéger les boulons, écrous, vis, etc., sans nécessité de refiletage dans la suite.

RECENTS PROGRES DE LA TECHNIQUE RADIOELECTRIQUE AU SERVICE DE LA NAVIGATION MARITIME.

Par M. A. VAN LIERDE, Ingénieur.

Les perfectionnements incessants apportés à l'équipement radioélectrique des navires se poursuivent sous l'impulsion de deux facteurs bien caractérisés.

Le premier sont les prétentions justifiées de la navigation maritime et le second sont celles provoquées par les besoins d'autres services qui utilisent les applications radioélectriques comme auxiliaires essentiels de leur activité.

Ces exigences paraissent, à première vue, incompatibles.

En effet, la navigation maritime, exploitante de première heure des moyens radioélectriques peut difficilement envisager une réduction de son domaine, des perspectives futures d'une haute importance s'ajoutant d'ailleurs aux utilisations actuelles.

De leur côté, les autres services, ne partagent pas cette manière de voir. Toutefois, si l'on veut décomposer le problème en parties essentielles, on se rend compte que la divergence de vue est moins sensible qu'elle ne le paraît. En résumé, l'incompatibilité des prétentions réciproques n'est qu'apparente.

A cet effet, il suffit d'envisager les trois fonctions fondamentales de la technique radioélectrique maritime et d'en examiner l'état actuel et les perspectives de développement.

1° Sécurité.

C'est la fonction primordiale de la radiotélégraphie maritime et nul ne peut songer à préconiser aucune mesure qui tende à entraver son exécution.

Sur ce point, il n'est donc aucune divergence d'opinion, tout au plus n'ote-t-on quelque confusion dans les doctrines que nous allons essayer de dissiper.

Les appareils utilisés pour la sécurité du navire sont l'émetteur de détresse, le transmetteur automatique du signal d'alarme et le récepteur auto-alarme.

a) **Emetteur de détresse.** En principe, le navire peut utiliser

pour l'envoi de son trafic de détresse, n'importe quel type d'émission, c'est-à-dire qu'il ne doit pas, dans ce but, être pourvu d'un émetteur spécial. Toutefois, en pratique, dans de nombreux cas, lorsque le navire est en difficultés, le premier élément qui lui fait défaut est le courant de bord, autrement dit le poste de télégraphie doit utiliser une source de courant de secours — ses batteries. Celles-ci par définition, alimentent le poste de secours. De là, la confusion de terminologie assez naturelle qui s'établit entre l'émetteur de secours et l'émetteur de détresse.

Il est reconnu que les émissions à étincelles sont plus efficaces pour le trafic de détresse et surtout que les émetteurs à étincelles sont d'un fonctionnement plus simple et par conséquent plus sûr que les postes à lampes. Il avait donc été admis, jusqu'il y a quelques années, que le poste de secours qui, dans la majorité des cas, sert pour le trafic de détresse, devait être un poste à étincelles.

Toutefois d'outre-Atlantique nous est venue la doctrine que rien ne s'opposait à ce que le poste émetteur principal fut employé comme émetteur de secours à condition d'être alimenté à puissance réduite, par une batterie entraînant une machine de secours.

L'émetteur principal étant maintenant un émetteur à ondes entretenues modulées, l'émetteur de secours est forcément du même type et le trafic de détresse se fera sur des ondes de ce type. De là à interdire totalement l'emploi des émetteurs à étincelles, il n'y a qu'un pas, en alléguant que les émetteurs principaux de cette espèce sont une source de brouillage important pour le trafic radiotélégraphique.

Et nous voilà en pleine confusion. Il n'est de moyen d'en sortir qu'en distinguant nettement entre le poste de secours dont le rôle primordial est d'assurer la sécurité du navire, l'envoi de quelques rares et courts messages n'étant qu'accessoire, et celui de bord ou principal dont le rôle essentiel est d'assurer la communication permanente avec la terre pour transmettre de nombreux messages comme c'est le cas pour les navires à passagers.

Dans le premier cas, le poste à étincelle reste certainement la solution la plus simple et par conséquent la plus efficace.

Ne perdons d'ailleurs pas de vue l'aspect économique du problème; l'existence d'un poste de T.S.F. pour la sécurité est une obligation imposée aux armements et à ce titre il con-

vient de la rendre la moins onéreuse possible, tant comme frais de premier établissement que d'entretien. D'ailleurs il n'est nullement prouvé qu'un émetteur à étincelles soit nécessairement une source de brouillage plus intense qu'un émetteur à ondes entretenues modulées; il est parfaitement possible de construire des postes à étincelles de loin supérieurs à ce point de vue, à maintes postes à ondes entretenues modulées, actuellement en service.

b) **Transmetteur automatique du signal d'alarme et récepteur autoalarme.** Le fonctionnement des deux appareils est étroitement lié. Rappelons que le signal d'alarme est composé d'une série de 12 traits de 4 secondes séparés par un intervalle d'une seconde; il précède l'envoi du message de détresse qui débute par le fameux S.O.S. Le signal préliminaire a pour but d'attirer l'attention sur le message de détresse qui va être transmis et on l'utilise pour actionner, en l'absence d'un opérateur à l'écoute, un jeu de relais qui, à la réception correcte de trois des barres mentionnées ci-dessus, déclenche des sonneries qui alertent l'officier de quart et le radiotélégraphiste.

L'énorme quantité de signaux échangés sur l'onde de détresse et d'appel de 600 m. augmente les chances de certaines coïncidences de signaux qui imitent le signal d'alarme et par conséquent, causent des alertes intempestives d'autant plus que le signal étant transmis à la main, il faut que l'on admette une certaine tolérance dans la longueur des traits et des intervalles susceptibles d'actionner le dispositif auto-alarme.

On conçoit aisément que la construction de tels dispositifs est très délicate et quelque satisfaisants que soient les récepteurs auto-alarme actuels, une bonne marge de progrès est encore réalisable.

Ce progrès serait rendu plus facile, si l'on pouvait compter sur une régularité parfaite dans la transmission du signal d'alarme et de ce fait, réduire les tolérances; c'est ce qui a conduit à la conception de manipulateurs automatiques assurant une transmission impeccable du groupe de 12 traits. Il est à présumer que l'avenir verra une généralisation de leur emploi.

2° Navigation.

Dans la catégorie des appareils radioélectriques servant à la navigation se classent le sondeur ultra-sonore et le radiogoniomètre.

L'emploi du sondeur ultra-sonore, qu'il soit à indications optiques ou à enregistrement, s'est répandu de façon étonnante. Son domaine d'application s'étend de plus en plus et avec lui augmentent les exigences techniques qui lui sont imposées.

Son fonctionnement ne causant aucune gêne à l'ensemble des radiocommunications, ne justifie pas une étude plus approfondie dans le cadre que nous nous sommes tracé.

Il en est de même du radiogoniomètre, dont on vous a parlé par ailleurs. Toutefois, l'utilisation généralisée de la radiogoniométrie pour la navigation a conduit à la création d'un vaste réseau de radiophares. Les émetteurs de radiophares sont susceptibles évidemment de gêner les services voisins, et en outre de se gêner les uns les autres. De récents examens de la situation ont conduits aux conclusions suivantes :

- a) les bandes de fréquence réservées aux réseaux de radiophares sont trop étroites pour permettre leur fonctionnement satisfaisant et en tout cas pour pouvoir accroître leur nombre.
- b) les émetteurs actuellement utilisés doivent être notablement améliorés aux points de vue stabilité et qualité des signaux.
- c) les horaires assignés doivent être beaucoup plus rigoureusement observés pour éviter des chevauchements désastreux.

3^o Trafic.

En ces dernières années, on a assisté à un accroissement considérable du nombre des stations de bord utilisant les ondes courtes pour l'échange de leurs communications.

Il y a tout lieu d'admettre que cette tendance ne fera que s'accroître.

Il est, en effet, très profitable pour les armements de pouvoir compter qu'en quel qu'endroit du globe où se trouvent leurs navires, ceux-ci restent en contact direct avec leur port d'attache et sont capables, dès le départ de se mettre en liaison avec leur port de destination, et cela moyennant l'utilisation d'un poste émetteur-récepteur ondes courtes peu puissant et peu coûteux.

Mais le fait même que ces distances considérables peuvent être couvertes avec des émetteurs peu puissants et économiques, entraîne comme conséquence que ces mêmes émetteurs peuvent

se brouiller énormément les uns les autres et gêner considérablement les services voisins. Dès lors, on se trouve placé devant le dilemme suivant : ou bien les communications à grandes distances sont vraiment utiles et économiquement très avantageuses ou bien elles ne constituent qu'une distraction d'ailleurs fort intéressante, mise à la disposition des radiotélégraphistes pour occuper leurs loisirs en établissant des portées records.

Dans le premier cas, on n'hésitera pas à installer des émetteurs parfaitement stabilisés et réglés sur des longueurs d'ondes adéquates et à les utiliser au mieux de leur possibilité; dans le second cas, on aura recours à des moyens de fortune et pendant des heures on encombrera l'éther de vains appels pour tenter de réaliser d'acrobatiques liaisons.

Il est normal que dans l'état actuel de congestion des voies radioélectriques la réglementation internationale veuille mettre un frein sérieux à semblable tendance.

En résumé, nous croyons que dans son vaste champ d'applications, la technique radioélectrique maritime peut trouver des arguments suffisants pour défendre sa position actuelle et assurer ses possibilités de développement et nous ne pensons pas que personne songe à les combattre.

En faisant elle-même les réadaptations rendues nécessaires par sa propre évolution, l'exploitation radiomaritime donnera en même temps satisfaction aux aspirations d'autres services dont il serait vain de méconnaître les besoins.

Nous visons, en particulier, la navigation aérienne dont les nécessités sont très comparables à celles de la navigation maritime et qui, pour sa sécurité est même tributaire à un plus haut degré, de la technique radioélectrique, que ne le sont les services maritimes.

RADIOTELEPHONIE FLUVIALE.

Par M. A VAN LIERDE, Ingénieur.

Au Congrès de l'an dernier, nous avons montré le développement extraordinaire de la radiotéléphonie au service de la pêche maritime; nous avons également exposé les perfectionnements de technique et d'utilisation susceptibles de favoriser encore ce remarquable essort. Le Congrès a bien voulu adopter, à ce sujet une série de vœux qui conservent toute leur actualité.

Les progrès réalisés dans la construction du matériel permettent d'envisager avec les plus grandes promesses de succès, l'extension des services radiotéléphoniques à d'autres applications sur lesquelles il est utile d'attirer l'attention en raison de leur importance économique.

Grâce à la sensibilité extrême des appareils récepteurs, l'installation de radiotéléphonie du chalutier a atteint, sous un encombrement très réduit, un degré de robustesse, de simplicité et de sécurité de fonctionnement tel, que l'on peut, sans grande difficulté, l'adopter pour l'équipement de bateau d'un tonnage encore plus réduit que celui des chalutiers.

Il faut citer dans cet ordre d'idées, les unités dont l'exploitation se limite à une navigation fluviale et pour lesquelles un contact constant et aisé avec les armateurs, autorités des ports, services d'éclusage, pourrait présenter un intérêt très marqué, à tel point que l'on pourrait prévoir, dans un proche avenir, une conception différente de leur exploitation.

Nous visons en particulier les remorqueurs des grands ports pour lesquels il est très important de rester en contact permanent avec un ou plusieurs postes de commandement et les grands chalands qui naviguent sur nos canaux dont la marche pourrait être beaucoup facilitée s'il leur était possible de se mettre directement et rapidement en rapport avec les écluses situées sur leur parcours.

Nous devons vous signaler que les services du Port d'Anvers utilisent déjà depuis plusieurs années, la radiotéléphonie pour le contrôle des grands remorqueurs et qu'un projet d'extension de ce service est à l'étude.

Pour faire ressortir le caractère éminemment pratique et

utilitaire de ces liaisons radiotéléphoniques fluviales, et au lieu de vous faire une description détaillée du matériel utilisé et une longue dissertation sur les conditions de fonctionnement, nous avons jugé plus agréable pour vous de vous donner l'occasion d'assister à une démonstration. A cet effet, nous avons équipé spécialement le bateau « Flandria » qui vous fera visiter les installations du Port d'Anvers et parcourir le cour du bas-Escaut, et le « Wirtz I » qui vous permettra de juger de l'état d'avancement des travaux du canal Albert.

L'un et l'autre de ces postes de bord resteront en contact pendant la durée des voyages avec la station côtière d'Anvers-Waes et avec la station fixe que nous avons installée à l'exposition de la Salle Plantin.

DE VERZANDING VAN ZEEBRUGGE EN DE ONTZANDING OF VERMAGERING VAN DE OOSTKUST.

Door DE GROOTE, F., Schepen te Heyst-a-Zee.

De haven van Zeebrugge verzandt dit is een feit die onloochenbaar is. De Oostkust waar de badplaatsen van Heyst Duinbergen en Knokke gelegen zijn vermageren en ontzanden ziendeweg, dit is een tweede feit.

Deze twee toestanden afzonderlijk behandelen en uiteenzetten ware zeker en vast eene onmogelijkheid, daar beiden (Zeebrugge en de Oostkust) van malkander afhangen en onafscheidbaar zijn door hunne wederzijdsche uitwerkingen. Zoo is de oorzaak van het eene 't gevolg van het andere.

Voor het ontstaan van Zeebrugge mocht Heist zich roemen op het schoonste en molligste strand van de Vlaamsche kust en werd niet zonder reden « La Perle des Plages » genoemd, het zand hoopte zich op tegen den dijk en op gansch de uitgestrektheid van het strand op een peil van 4 m. boven de klei en mits van Noordwestelijke zware stormen klom 't water nooit op den dijk, een bewijs een veertigtal platbommige schuiten hadden voor den Zoedijk Oost en West eene veilige aanlegplaats en schilderachtig lagen zij daar over hoogwater reeksgewijze op hunne ankers en touwen gereeld te dansen en de dobberen en in het midden, gedurende het seizoen stonden een groot getal badkabienen en tenten tegen aan den dijk die alleenlijk moesten opgetrokken worden van Noordwestelijk stormweer; Moesten er nu nog schuiten bestaan 't ware onmogelijk nog vior den dijk op 't varen en wat de badkabienen aangaat deze hebben moeten verhuizen naar den insprong gelegen aan den Oostkant van Heist.

Het ontstaan van Zeebrugge is voor een groot gedeelte oorzaak van de ontzanding der Oostkust, ook andere factoren hebben daaraan mede geholpen en ik bedoel daarmede de lange steenen zeehoofden (golfbrekers). Om eene zekere diepte te houden is men verplicht te Zeebrugge jaar uit jaar in te mergelen en te baggeren. Trots als deze werkzaamheden kan men nauwelijks een enge geul houden. Daar de haven van

Zeebrugge maar een enkelen dam of muur heeft wordt al het losgemaakte zand van de Oostkust door het getij en ebbe naar de nooit verzadigde diepte gezogen. Welke groote hoeveelheid zand is er daar al niet verslonden !

Sedert het toemaken van de Claire-voie is het strand van de Westkant van Zeebrugge Blankenberghe waarts op merkelyk aangedikt en voorzien van overvloed van zand hetgene nu toelaat aan de Stad Brugge op eigen grondgebied ook eene badplaats op te richten. Deze uitslag is bereikt daar de vloed door het dichtmaken der Claire-voie eene andere gedwongene richting genomen heeft 't is te zeggen Noord-Oost over naar den kop van de muur. Welnu door 't bouwen van den tweeden muur zal de ebbe hetzelfde lot ondergaan en de richting Noord-West moeten nemen, daarom besluit ik dat dezen dam Noormoet loopen zonder kromming naar den bestaanden, zooniet zou de uitwerking van de Ebbe noodlottig zijn voor de reede zelf en haar blootstellen aan verzanding.

Van zoo haast de havendam van Zeebrugge voltooid was en men verwonderd stond te zien over de verdwijning van 't zand der Oosterstranden die de dijken bedreigden en ondermijnden tot groot gevaar van doorbraak en overstrooming, heeft men alle middelen uitgedacht om aan dien toestand een einde te stellen en trachten te verhelpen. Ongelukkiglijk alles was en bleef vruchteloos tot nu toe. Integendeel de middelen daartoe aangewend wakkerden en wrochten nog meer mede om de stranden nog meer te vermageren, zoo zagen wij het strand van aan de sluizen van Heist (waar eertijds ook badkabiënen stonden) geheel ontzanden zij zooverre dat er alleen eene laag vette klei bleef bestaan in zoo gaat het ontzanden en wegzuigen van 't strand maar onafgebroken voort tot verre boven Knokke.

Eertijds voor het ontstaan van Zeebrugge bestond er langs de Oostkust in 't laag water een strook zand die door de visschers den **Onderbank** genoemd werd. Deze bank was de voeder en aandikker van 't strand, van schoon weder en zuidelijke winden schoof het zand naar 't strand, de duinen en de dijken toe en zoo had men bestendig een voorraad versch aangewassen wit zand, die het strand in leven hielp houden en een schoon en aangenaam uitzicht gaf. Nu zou men zich moeten afvragen hoe het komt dat den Onderbank verdoenen is en daarmede den voeder en aanwasser van 't strand. Er wordt beweerd door de visschers, die ploegers der zee, die

er wel een goed gedacht moeten van hebben dat de oorzaak dezer verdwijning toe te schrijven is aan het verlengen der steenen zeehoofden naar zee. Deze bewering is aannemelijk en een onderzoek daarover ware wenschelijk.

Zeehoofden of golfbrekers moeten er zijn om 't strand effen te houden, te bevrijden van diepe en somtijds gevaarlijke kellen. Dat zij zich te verre in zee uitstrekken, volgens 't zeggen der visschers daarin ligt eene groote waarheid. Lange uitschietende golfbrekers hebben eene groote aantrekkingskracht en veroorzaken bij den uitval eene woeling die scherp zichtbaar is overigens het verbod van in hunne nabijheid te baden zegt genoeg wat zulgs beduidt.

Vroeger eindigden de zeehoofden tot aan 't laag water juist voor 't begin van den Onderbank en over stroomlaag water kon men er gemakkelijk rondwandelen, nu door de verlenging der golfbrekers zijn deze door den Onderbank gedrongen, hebben dezelfde doorboord en de uitwerking daarvan heeft zich voltrokken 't is te zeggen den bank weggezogen.

Maar er is meer gebeurd met de verlenging van de zeehoofden en de verdwijning van den Onderbank. Het getij van Ebbe en Vloed heeft daar ook eene onvoorziene uitwerking volbracht, daar zijn aan de uiteinden der zeehoofden diepten en geulen ontstaan die verschillen van 6-7 tot 12 meters over laag water, diepte die naar toppunt bereikt aan 't uiteinde van het lang uitschietend zeehoofd te Knokke en waar, bij den uitval, een krachtigen stroom is ontstaan die moeilijk te stoppen is. Geen wonder dat het strand daar zoo erg te lijden heeft.

Het verbinden aan malkander der uiteinden der zee hoofden van Oosten de Sluizen van 't sas van Heist heeft ook een na-deeligen invloed uitgeoefend. Van Noordelijke stormen en stampende zee scheuren en woelen de baren op de opgehoopte plompsteen en het zand die van schoon weder zich daar rond en tusschengezet heeft wordt opgezweept en drijft met het getij van Ebbe en uitval Westwaarts waar het onvermijdelijk opgevangen wordt door den enkelen muur van Zeebrugge. Een middel die men beproeft heeft en waarmede men de beste uitslagen heeft bekomen bestaat in het planten van dennen haagjes. Bij stormweder vangen deze het rijtende zand op die zich in de omgeving verspreidt en het strand met schoon wit zand aandikt, maar deze bewerking kan maar geschieden langs de duinen en enkele insprongen die zelden of nooit bespoeld worden.

Men zal zich wellicht afvragen waar al dit verdwenen zand van de Oostkust heengegaan is, de vraag stellen is ze beantwoorden. Onvermijdelijk is het grootste gedeelte zand door den uitval en Ebbe naar Zeebrugge gedreven waar het tegengehouden en opgevangen wordt door den havendam. Van daar het ontstaan der uitgestrekte zandplaat waartegen al het zuigen en baggeren bijna niet vermag. Men zou zich ook kunnen afvragen van waar al dit slijk komt, die in de geul aanwezig is en waarmede men nooit klaar spint. Een uitleg daarover vind ik ook geraadzaam al speelt het slijk niet dezelfde rol als het zand.

Als er op de kust een tijd van stilte heerscht met veel zuidelijken wind zal men op 't strand een laagje slijk bemerken die door de bezinking aangebracht wordt. Deze aanwezigheid van slijk zal duren tot als wanneer er verandering in de weer gesteltens komt en een storm opdaagt die dan al in eens het slijk doet verdwijnen. Welnu daar er op de reede van Zeebrugge bijna een bestendige kalmte heerscht moet er door de bezinking toch op den duur veel slijk komen en daar het slijk veel gladder is dan het zand zet het zich gemakkelijk af naar de geul die alzoo standvastig aangevuld wordt. Men kan opmerken, en met reden dat de zee vol met geheimen en verborgenheden zit, dat men daar nooit geen klaar anker zal aan krijgen doch iets staat vast als een paal boven water en dit is, dat Zeebrugge verzandt en de Oostkust ontzandt. Is er nu aan deze wisselvalligheid niets te doen en moet men Zeebrugge en de Oostkust prijs geven en er het bijltje bij neer leggen? Hoegenaamd niet. Het voorstel uitgaande van den Heer Van Caeneghem om een tweeden muur te bouwen is geroepen om in eens Zeebrugge en de Oostkust van den ondergang te redden. De geschikte plaats voor 't maken van dezen nieuwen muur ware wel den Oostkant der Sluizen van 't sas van Heist en dit om velerlei reden. Dezen muur gebouwd in Noordelijke richting zonder kromming naar den bestaanden, maar niet zoolang, zal al het zand die door de Ebbe gedreven wordt opvangen. Eene nieuwe zandplaat zal aan den Oostkant ontstaan en sneller dan men denkt aandikken. Eerst zal de zandplaat Heist bereiken om vervolgens Duinbergen en Knokke ook met zand te begunstigen. Maar wat nu gedaan met de lange zeehoofden op de Oostkust om deze te beletten het zand weg te zuigen? Het eenigste middel om dit tegen te werken is 't volgende: Men make in 't laag water op de lijn

van krankgetij in de hoofden openingen van ongeveer 30 à 40 meters breedte daardoor zou den uitval en groote woeling gebroken zijn. Een nieuwe onderbank zou als voorkeem gevormd worden om 't strand te voeden en aan te dikken. En wat zal er met de afgezonderde koppen der hoofden gebeuren die bestaan uit keggen en plompsteen? door het getij van Ebbe en Vloed zullen zijn van zelf in den diepten verdwijnen.

Welke andere en doelmatige diensten kan de 2^e muur, gebouwd op den Oostkant der sluizen nog bewijzen? Het verzanden beletten van Zeebrugge zelf, het verzanden te keere te gaan der twee geulen van de afleidingsvaarten die zekerlijk zouden versluizen moest de dam of muur op den Westkant dezer staan. Ten derden de twee vaarten die hunne wateren alsdan zouden lossen in de monding van de zeehaven, tusschen de twee muren in, zouden op uitmuntende wijze dienst doen als ware schuurputten en de vevrzing helpen bestrijden. En moesten er nog vuile waters komen uit de afleidingsvaarten en de Leie, deze waters zouden tusschen de twee muren in zonder al te vele woeling te veroorzaken en onaangename geuren te verspreiden naar zee loopen en dus onschadelijk gemaakt worden voor de naburige badplaatsen.

Een andere vooruitzicht die voor Heist van allergrootst belang is zou met den tweeden muur op de Oostzijde der sluizen ook kunnen uitgevoerd worden. Daarmede bedoelen wij voor Heist een visschershaven op eigen grondgebied. De visschers van Heist zijn met lijf en ziel verkleefd aan hunne geboorteplaats en houden er aan vast trots alle aanlokkingen. Zonder al te groote uitgaven zou men voor onze visschers op den Oostkant der Sluizen een aanlegplaats (haven) kunnen maken, die beschut door den tweeden muur alle waarborg van veiligheid zou opleveren.

Als Schepen van Heist stel ik veel belang in den vooruitgang van Zeebrugge en de Oostkust. Daarom wil ik met welwillenheid deze uiteenzettingen aan de Bevoegde Overheden overmaken om ze te laten onderwerpen aan een ernstig onderzoek. Mijn doel is niet kritiek uit te oefen tegen gelijk wie. Integendeel alleenlijk mijne jaren lange ondervinding aan de zee-kust heeft mij genoopt tot deze aktie over te gaan met de wensch dat er uit deze uiteenzettingen veel nut getrokken worden tot heil en voorspoed van Zeebrugge en de Oostkust.

Verslag der Zittingen

Compte-rendu des Séances

SEANCE DU SAMEDI 17 JUILLET.

Sous la présidence de M. le C^t G. Goor, assisté de M. Paduart, vice-président et de M. E. Gillon, secrétaire.

Présents : MM. Bihin, Bonnet, de Burbure, F. de Groote, De Ghynst, De Pauw, Hargot, Meuwissen, Perpète, Poriau, Ramlot, Seghers, Tiberghien, Van Dycke, van den Dong, Van Lierde, R. P. Willaert.

Se sont fait excuser : M. Dufour, Grimard, Marique.

La séance est ouverte à 11 h. 10.

Le Président salue les membres présents et leur souhaite la bienvenue.

Les sujets proposés pour cette session comprennent :

1. Formes de carènes — propulseurs — gouvernails;
2. Oxydation des métaux — moyens de la combattre;
3. Inventions récentes applicables à la navigation maritime;
4. Méthodes et engins de pêche.

La liste des rapports présentés comporte :

1. Chargement et arrimage des navires, par M. l'Ing. E. Bihin;
2. La radiogonométrie à lecture directe, par M. l'Ing. J. Marique;
3. La radiotéléphonie fluviale, par M. l'Ing. Van Lierde;
4. Récents progrès de la technique radioélectrique au service de la navigation maritime, par M. l'Ing. Van Lierde;
5. La corrosion des métaux employés dans la construction navale, par M. l'Ing. E. M. J. Gillon;
6. Un procédé d'inoxydabilité : la « Carrisation », par la Sté Belge Métallisation;
7. Quelques considérations sur les inventions récentes applicables à la navigation maritime, par M. l'Ing. E. M. J. Gillon;

8. Pourquoi allonge-t-on les navires ?, par M. l'Ing. G. Du-four.

Le rapports 3, 4 et 6 sont parvenus trop tard au bureau pour pouvoir les présenter sous tirés à part.

Le Président regrette que le sujet 4 du programme proposé n'ait pas donné lieu à un rapport.

Il donne la parole à M. GILLON qui commente son rapport sur la

Corrosion des métaux employés dans la construction navale.

Le rapporteur résume la théorie de l'oxydation des éléments d'un navire soumis à diverses causes de détérioration, notamment à l'action corrosive de l'eau de mer, aux effets du suintement et de l'attaque des parois intérieures; il analyse les causes et les conditions, passe en revue les parties constitutives du navire et signale les remèdes adoptés ou préconisés pour porter remède, atténuer ces dégradations ou assurer la conservation de la structure. Toute formule de préservation n'est malheureusement que temporaire et la règle est de se prémunir contre toute cause de corrosion, par l'étude des assemblages, juxtaposition ou contact, et d'écarter le danger en sachant à quoi l'attribuer. Il faut exercer une surveillance minutieuse et constante et entretenir les parties exposées par les procédés reconnus efficaces et durables. D'excellents produits existent à cet effet. D'autre part, on peut éliminer beaucoup d'ennuis par la question de soins. La ventilation constante des endroits clos, des cales, l'assèchement des parois, par exemple. On a, dans ces derniers temps, préconiser certains alliages en vue de produire un métal absolument « **inoxydable** ». Des essais ont été faits accusant des résultats tels qu'ils laissent entrevoir la possibilité de résoudre un jour ce problème. Le métal type doit rester bon marché, très résistant aussi pour permettre un allègement de poids. On a préconisé tout récemment un acier inoxydable : le **18-8** qui contient 18 % de chrome et 8 % de nickel. Il résiste aux agents atmosphériques et à l'air salin. En Amérique, on l'emploie pour voitures métalliques-autorails.

M. Gillon est persuadé qu'un jour viendra où ce métal « **espéré** » sera le matériau utilisé couramment.

M. le Président félicite M. Gillon pour son rapport et son exposé très documentés et le remercie d'être entré dans des détails aussi minutieux et très utiles à connaître.

Il rappelle que l'an dernier, au Congrès International de la Mer, tenu en juillet à Ostende, un rapport avait été présenté par la C.I.M.A.L.I. sur le **Rivalum**, métal peu attaquable, mais d'un emploi plutôt limité, remplaçant les pièces fabriquées jusqu'ici en laiton, cuivre et bronze. Il est évident qu'un acier réellement inoxydable serait d'un intérêt considérable dans la construction navale.

En l'absence du rapporteur le C^t Goor résume l'étude présentée par la Société Belge de Métallisation :

L'inoxydabilité parfaite des métaux par la currisation.

La « currisation » est un procédé thermo physique de protection des métaux ferreux qui se déroule en trois phases : 1. préparation des pièces; 2. métallisation à chaud proprement dite dans des cuves; 3. parachèvement des pièces.

M. Gillon demande quelles peuvent être les dimensions des pièces à traiter; le genre principal d'application et le coût du procédé qui à première vue semble devoir être cher.

En l'absence de l'auteur du rapport, des précisions n'ont pu être données.

La parole est donnée à M. TIBERGHIEU qui fournit quelques explications sur un produit anticorrosif et antirouille d'une application très simple. Ce produit est non acide; il est capable de dissoudre la rouille et de la libérer du métal; il décape celui-ci et le remet complètement à neuf, que le métal ait été peint ou qu'il soit non recouvert d'un enduit quelconque. Ce procédé de décapage et de protection contre les corrosions s'effectue par l'emploi d'une huile spéciale à base d'huile de poisson.

Dans le rapport de M. Gillon sur les corrosions, il est entre autres question du décapage au jet de sable. Or, ce procédé est moins coûteux et plus rapide, car il ne requiert que l'application d'une huile spécialement traitée pour dissoudre la rouille et immuniser le métal.

Cette huile s'applique au pinceau ou au pistolet et après vingt-quatre heures, on peut procéder au décapage au moyen de la brosse métallique et du grattoir. La rouille forme avec l'huile un amalgame qui se détache du métal et s'enlève facilement au moyen du grattoir. Cette huile étant très fluide s'infiltre partout sous la rouille et pénètre dans tous les pores du métal, mais n'étant pas acide, elle n'attaque pas celui-ci, pas plus que la couleur, car cette dernière n'est détachée du métal que là où il y avait de la rouille.

Comme M. Gillon le fait remarquer dans son rapport, pour être certain que le décapage soit bien fait, il faudrait contrôler le travail presque à la loupe, ce qui ne peut se faire dans la pratique, on n'a donc pas une certitude complète.

Avec l'huile spéciale dénommée le **Fishmastic**, il n'en est pas ainsi, et l'on est certain d'arriver à un bon résultat car le Fishmastic effectue son travail sans nécessiter de surveillance, et de plus le métal **décapé** est **immunisé** contre toute nouvelle attaque de la rouille, ce qui est aussi très important si le travail de peinture ne suit pas immédiatement le décapage.

Une fois la rouille enlevée, le métal encore légèrement gras est enduit d'une couleur à base de Fishmastic et est ainsi à l'abri de toute nouvelle corrosion car cette couleur appelée Fishcolor possède les trois qualités indispensables de toute bonne couleur anti-rouille: **adhérence, imperméabilité, élasticité**. La couleur a un coefficient d'allongement de 30 % qui lui permet de suivre toutes les dilatations et contractions du métal. Elle résiste à l'eau de mer, aux vapeurs acides ainsi qu'aux hautes et basses températures (+200° C. et —30° C.). Pour toutes les pièces particulièrement exposées et de dimensions réduites à celles d'un four, on peut procéder à un émailage au moyen du Fishcolor. Cet émail est souple et résiste aux coups, aux plis, aux acides, etc. Ce procédé permet d'obtenir des tôles, tuyauteries, etc., à l'abri de toutes les corrosions.

Il existe un grand nombre de références au sujet de ces procédés qui s'imposent de plus en plus dans tous les domaines; c'est pourquoi nous avons estimé qu'il était intéressant de les faire connaître aux membres du Congrès de la Mer.

MM. Meuwissen et Seghers posent quelques questions sur l'application du produit, sur sa durée et son efficacité.

M. Tiberghien répond que le Fishcolor sèche de l'extérieur vers l'intérieur. Il se forme ainsi une couverture résistante et la couche intercalaire sert en quelque sorte d'aliment immunisant, nourrissant pour ainsi dire le métal d'un lubrifiant, espèce d'élixir de vie, offrant une efficacité de longue durée.

M. Gillon fait remarquer que dans le cas où le métal est recouvert d'un lubrifiant, tel qu'en produisent ces **huiles décapantes**, l'adhérence d'un film métallique comme appliqué par exemple par la métallisation à chaud n'est plus parfaite. La pellicule se détache. C'est pour cela que le jet de sable qui rend la partie rugueuse est préconisé pour la métallisation

à chaud. La pellicule adhère et tient. On impose ce procédé pour les voitures métalliques des chemins de fer.

M. Tiberghien admet que le Fishcolor n'échappe pas à cette remarque de M. Gillon. Mais, d'autre part, le recouvrement par pellicule métallique n'est plus nécessaire comme protection.

Le Président remercie M. Tiberghien d'avoir bien voulu faire connaître le produit spécial dont il a fait état et pour les brochures qu'il a mises à la disposition des membres du Congrès.

Ouvrant une parenthèse aux travaux de la section — car la question à traiter n'avait pas été prévue à notre programme — le C^t Goor présente à l'assemblée en termes élogieux M. F. De Groote, échevin de Heyst-s/Mer, ardent apôtre de la pêche, qui désire faire une communication sur l'ensablement de Zeebrugge.

De verzanding van Zeebrugge en de ontzanding of vermagering van de oostkust.

La compétence très spéciale de M. Bonnet sur cette question d'ensablement nous vaut un aperçu très clair de la situation.

M. Bonnet dit qu'il a écouté avec grand intérêt l'exposé que vient de faire M. l'Echevin de Heyst concernant la plage de sa commune et le port de Zeebrugge. Eu égard aux déclarations faites par le prénommé, il croit qu'il est utile pour les membres du Congrès assistant aux travaux de la troisième section de donner un exposé sommaire de la question de la rade de Zeebrugge et de l'orientation actuelle des études faites pour obtenir l'amélioration de cette rade.

Il y a deux thèses en présence: L'une veut obtenir l'amélioration de la rade par la suppression des courants; l'autre prévoit l'amélioration de la rade en provoquant le passage de courants de marée identiques à ceux qui s'établissent devant la côte belge.

Les adhérents à la première thèse prévoient la construction d'une digue vers l'est de la rade et créent une rade fermée; ceux qui défendent la dernière thèse préconisent la construction d'une rade canal d'environ 250 m. de large.

Des essais ont été faits à Delft au Laboratoire de recherches hydrauliques sur les deux types de port en présence. Ces essais ont montré qu'il est possible de diminuer le volume de remplissage de la rade en la fermant vers l'Est.

Cette situation a pour conséquence que la quantité de vase entrant dans la rade diminue dans le même rapport que le volume d'eau de remplissage, mais son dépôt est facilité par le fait que la vitesse des courants est réduite. Les essais n'ont pas permis de conclure avec certitude si la digue Est diminuera ou non le dépôt de vase de la rade.

Les essais faits sur la rade canal ont montré qu'il est possible de créer un dispositif de port dans lequel les vitesses des courants sont les mêmes qu'à l'extérieur. Ce dispositif donne, sur les deux rives réunies de la rade-canal environ 2,200 m. de longueur d'emplacements où la profondeur varie entre 8 et 10 m. sur plus de 80 m. de large. Les dragages sont réduits à un dragage de sable comparable au travail de nettoyage à faire dans un fleuve comme l'Escaut.

M. Bonnet est partisan du second type de port parce qu'on peut y estimer avec chance d'exactitude l'importance des dragages et des profondeurs. Il permet aussi de montrer à tout moment aux armements des cartes hydrographiques comportant la grande profondeur dans le port, ce qui est un des meilleurs moyens de faire de la propagande en faveur de Zeebrugge.

M. Bonnet dit d'autre part que Zeebrugge ne doit pas devenir un port concurrent aux autres grands ports belges Gand et Anvers, où il existe des vastes installations qui doivent maintenir leur rendement. Mais Bruges peut acquérir un nouveau trafic, par exemple le soutage en charbons et en mazout et le débarquement des voyageurs ainsi que le déchargement des marchandises expédiées en vitesse.

Or le soutage en mazout exige de grandes profondeurs dans le port et peu de murs de quai.

Enfin il est utile, même indispensable que la Belgique dispose d'un port en eau profonde sur la côte des Flandres pour servir à son approvisionnement dans les circonstances difficiles que le pays pourrait traverser.

Les applaudissements de l'assistance prouvent tout l'intérêt que ces deux communications ont suscité parmi les congressistes.

Le Président félicite et remercie les orateurs d'avoir favorisé les membres de la troisième section de cet échange de vues hautement instructif.

La séance est levée à 12 h. 05.

Le Secrétaire,
E. GILLON.

SAMEDI 17 JUILLET.

Séance de l'après-midi.

Sous la présidence du C^t Goor, assisté de MM. Gillon et Van Dycke, secrétaires.

Présents : MM. Bihin, de Burbure, De Ghynst, De Pauw, Hargot, Poriau, Perpète, Seghers, Tiberghien, Van Lierde.

Le Président ouvre la séance à 14 h. 45 et prie M. Van Lierde d'aborder le commentaire du rapport de M. MARIQUE, empêché, sur la

Radiogonométrie à lecture directe Marique.

M. Van Lierde s'acquitte de sa mission en traçant très clairement les données du problème et insiste sur l'utilité incontestable de ces appareils comme instrument de navigation, conduisant à leur vulgarisation aux petites unités et notamment pour la pêche. Le radiogoniomètre permet des relèvements par réception auditive des émissions téléphoniques, même de faible puissance comme celles des postes de chalutiers.

Le Président remercie M. Van Lierde de sa communication et rappelle qu'à la suite du Congrès d'Ostende, l'an dernier, où l'utilité de la radiogonométrie avait été mise en lumière par des expériences à bord d'une vedette, une application en avait été faite à bord du paquebot « Prince Baudouin ». Cette installation a donné des résultats très satisfaisants. Le C^t Goor ajoute que, dans le monde des pêcheurs même, on commence déjà à s'occuper pratiquement de l'emploi de ces appareils.

M. BIHIN est invité à traiter le sujet qu'il présente :

Chargement et arrimage des navires.

Après s'être expliqué sur les généralités du problème que comportent les manutentions des marchandises à bord, le rapporteur soumet à l'assemblée ses idées sur un procédé de chargement et de déchargement qui permettrait d'exécuter ces opérations rapidement et à bon compte.

Le Président demande si l'appareil a déjà été expérimenté.

M. Bihin espère en faire une démonstration très prochaine, la question ayant été soumise à quelques armateurs.

M. Gillon émet quelques remarques au sujet des points traités dans le rapport de M. Bihin.

La question du chargement et du déchargement de navires a fait l'objet d'études très spéciales et très approfondies depuis de nombreuses années, surtout dans les pays où la manutention mécanique pouvait avantageusement remplacer la main-d'œuvre et là où l'indifférence routinière ne mettait pas obstacle aux innovations. Tout revient à augmenter le rendement et accélérer les opérations dans des conditions de prix de revient moindre, réduisant par conséquent les charges d'exploitation des navires. Il y a lieu d'envisager la manutention et le transport aux points terminaux (port, pier, quai, hangar, etc.) ; la manutention proprement dite de quai à navire ou vice-versa ; l'agencement méthodique à terre (hangars, wagons, charrois, etc.) Enfin une question primordiale est celle de l'**amélioration même du navire**, de son adaptation au service requis.

Aux Etats-Unis, où le problème a été poussé très loin, il existe des spécialistes « Terminal engineers », dont ici nous négligeons l'opportunité ou l'utilité et ce, à tort, car on reste à évoluer dans le même cercle. Un navire des Grands Lacs, par exemple, peut, par des moyens modernes, décharger 12,000 tonnes de marchandises en cinq heures. Un steamer peut décharger 4,000 barils de ciment, de 400 lls chacun, en moins de huit heures, en employant des appareils spéciaux. Le principe de l'économie consiste à éviter tout trajet inutile et d'opérer le plus possible dans le sens vertical.

Chez nous, à Anvers, la manutention des marchandises est effectuée par les **Natie** qui sont spécialisées pour le chargement et le déchargement des diverses catégories de marchandises.

L'introduction d'un procédé nouveau implique souvent toute une transformation des habitudes acquises et même se heurte à du parti pris. Un cas : il s'agissait d'un appareil élévateur pneumatique, auto-mesureur, pour le déchargement des grains, appareil excellent et simple : il ne peut s'imposer.

Il faut donc souvent respecter les us et coutumes et procéder graduellement à l'introduction de principes nouveaux. Ces questions intéressent les armateurs et les arrimeurs et il serait hautement désirable de voir leurs délégués participer à nos travaux d'études.

M. Gillon trace ensuite quelques croquis de sections transversales de navires qui démontrent que les emplacements difficiles — les « coins » où la manutention serait compliquée

— tendent de plus en plus à être éliminés. Ici se présentent les questions de structure, d'agencement, de résistance, de tenue à la mer, de ballast, etc.

Le constructeur se base sur l'expérience acquise, sur des modèles courants et connus, il n'a pas le temps de rechercher des innovations qui pourraient au surplus amener des risques; il n'est pas disposé à en faire les dépenses. Comme c'est à l'armateur que doivent servir ces bénéfices possibles, il semblerait logique que ce soit lui qui en paye l'étude. Or cette dualité d'intérêts — évidemment opposés — enraye le problème de la recherche des améliorations.

Pour conclure M. Gillon, tout en souhaitant un heureux succès aux recherches de M. Bihin formule le vœu de voir une plus large et plus étroite collaboration s'établir au sein de la troisième section entre les diverses catégories de personnes que toutes ces questions techniques peuvent intéresser (armateurs, exploitants de ports, ingénieurs navals, arrimeurs, etc.).

Il espère qu'au prochain congrès cet appel sera entendu par un grand nombre de membres qui pourront ainsi rendre plus utiles, plus pratiques ou plus efficaces les études diverses qui seront présentées.

Avant de clôturer la séance, le Président demande à M. GILLON de vouloir commenter son rapport sur les

Quelques considérations sur les inventions récentes applicables à la navigation maritime.

Le rapporteur résume brièvement cet exposé. Au fond, toutes ces diverses recherches embrassent une infinité de branches de l'art naval qui offre un champ immense aux inventeurs. M. Gillon n'a voulu qu'ébaucher et signaler les questions les plus importantes et les plus récentes. En effet, il serait fastidieux d'entrer dans le fond du sujet, chaque matière à traiter étant par elle même fort conséquente !

Néanmoins, on peut dire que 5 départements sont surtout à considérer :

1. la coque (formes et résistance);
2. l'appareil propulseur et de manœuvre;
3. les appareils de manutention et de service;
4. les appareils concernant la navigation;
5. les appareils de sécurité ou de secours.

Certains de ces éléments ont une influence directe sur le rendement ou le prix de revient. Il y a là une série de facteurs qui peuvent influencer sur l'**exploitation du navire** et toutes ces recherches sont faites de façon à diminuer, autant que pos-

sible, la dépense de la tonne ou du passager transporté et rendu, par cet ensemble compliqué qui constitue l'appareil de transport.

M. le Président félicite vivement M. Gillon de sa communication qui fait ressortir l'ampleur du domaine naval et les vastes connaissances qu'il requiert de ceux qui s'y consacrent vu la diversité des inventions qui s'y rattachent. Dans ce vaste champ d'action, il y a certes matière à glaner pour nos techniciens et nos industriels.

Il est 17 h. 40 quand le Président lève la séance.

Le Secrétaire,
E. GILLON.

SEANCE DU DIMANCHE 18 JUILLET.

En l'absence du Président qui avait annoncé son retard, MM. Gillon et Van Dycke, secrétaires, prennent place au bureau.

Présents : MM. Chardomme, Hargot, Poriau, Perpète, Seghers et Tiberghien.

M. Gillon demande aux membres présents s'ils n'ont pas, en attendant le Président, quelques questions à poser sur les sujets examinés la veille.

M. Seghers demande en quoi consiste exactement les particularités qui définissent les formes dites Maier.

Le système Maier, dit M. Gillon, est basé sur quelques principes; ceux-ci doivent servir à déterminer exactement des données et des éléments qui puissent particulariser distinctement les tracés et les conditions des formes, que ce soit sous une formule précise et nettement définie qui ne laisse aucun doute sur son originalité.

Les formes d'un navire peuvent varier à l'infini pour telle catégorie de bateaux dont les lignes font le renom de tel constructeur, par exemple pour les canots de course automobiles. Que se passe-t-il ? On fait la sélection des types les mieux conçus, mais il aurait été futile de vouloir les standardiser par un brevet, une variante plus heureuse pouvant détrôner le type précédent. Dans la combinaison des lignes, il y a tant de latitudes laissées à l'entière discrétion de l'architecte naval ! Seulement, quelques résultats dérivés soit de la

pratique, soit de recherches expérimentales dans les tanks d'essais, écarteront des erreurs ou des mécomptes. L'influence des œuvres mortes fort élevées est très grande pour la sécurité des navires, on le sait de tout temps. Elles ont été accentuées dans les formes Maier, avec un relèvement et une courbure plus prononcée de l'étrave. On note de suite le type qui le fait distinguer des autres par l'ensemble des lignes.

Comme dit plus haut, la nature des formes est variable, suivant le cas à envisager. Le but poursuivi est de diminuer la résistance du navire à la marche, soit pour augmenter la vitesse avec une même puissance ou de pouvoir diminuer celle-ci en maintenant la vitesse. La résistance à la marche comprend la résistance des parois au frottement, la création des remous et des vagues (vagues de remous à l'AV. et à l'AR., vague transversale d'accompagnement, vagues divergentes d'entrée et de sortie). C'est en vue de réduire dans tel cas ces résistances, que l'on est arrivé à préconiser certains genres de formes, tel le type Maier.

La théorie seule est impuissante à déterminer la pression exacte que subit un élément de la coque relativement à sa vitesse et à son obliquité. Il faut recourir aux essais dans les tanks.

Sur une proposition de M. Gillon, appuyée par M. Perpète, quelques membres projettent d'établir une liaison permanente entre les divers congrès de façon à ne pas perdre de vue les travaux qui ont été examinés, de veiller à la réalisation des vœux et de pouvoir mettre en valeur le côté **commercial** de certains procédés, qui pour leur introduction, leur application et leur publicité ne forment pas matière à sujet dans un congrès. Les membres ne perdraient pas ainsi la possibilité de connaître mieux les produits préconisés.

M. Gillon demande aux membres de reprendre les vœux qui ont été formulés au Congrès International d'Ostende et de voir ce qui a été réalisé.

A ce moment le C^t Goor arrive prend la présidence de l'assemblée et la séance continue.

Le C^t Goor passe en revue les différents vœux de 1936.

1^{er} vœu. — Il en a été tenu compte et une solution s'en suivra (crédit aux pêcheurs).

2^e vœu. — Jusqu'à présent rien n'a été fait. Ce vœu sera repris en vue de sa réalisation (station d'essais des huiles et combustibles pour la pêche maritime).

3^e vœu. — a) et b) Des recommandations ont été transmises au Ministère des P. T. T. qui s'en occupe. Tout récemment cette question a été abordée à la Conférence internationale de Berlin (adaptation du matériel radiotéléphonique aux nécessités nouvelles).

c) L'intervention de l'Etat à l'achat privé d'appareils radiotéléphoniques à bord est assez difficile. L'Etat doit donner tout son appui moral aux propriétaires de stations à bord et aux compagnies qui s'occupent de l'appropriation des appareils et de leurs améliorations. Il se doit aussi d'améliorer les sources d'émission.

d) On est intervenu pour les abus; ceux-ci tendent à disparaître.

4^e vœu. — A reçu un commencement d'application à l'Ecole des Pupilles de la Pêche.

5^e vœu. — Ce vœu est réalisé.

6^e vœu. — Est en voie de réalisation (notions préliminaires d'électricité dans les écoles de pêche).

Il faut procéder par paliers car le programme est déjà fort chargé.

M. Bonnet suggère de s'en tenir à des notions générales, sous forme de conférences plutôt que de cours.

7^e vœu. — a) On a récemment acheté des livres sur les crédits bloqués;

b) On a mis en ligne à l'« Ibis » un 2^e chalutier. Il y a donc deux unités-école. La période d'application sera mise à la portée de toute école leur permettant de placer 4 à 6 élèves en croisières.

Ce vœu a donc été complètement réalisé;

c) A été adopté au Conseil Supérieur de la Pêche.

L'âge limite a été ramené de 18 à 16 ans.

8^e vœu. — Deux bibliothèques ont été fondées à Ostende : au Zeemansbond et à la Vischersverbodering.

D'autre part, M. l'abbé Boggaert reçoit des subsides très sérieux qui lui permettront de développer sa belle œuvre.

Le Président constate avec un réel plaisir que les membres, en dehors du programme établi pour la troisième section, cherchent à assurer une tournée efficace et pratique aux travaux et aux suggestions présentées. Il en félicite chaleureusement l'assistance. La séance est levée à 11 h. 15.

Le Secrétaire,
E. GILLON,

SEANCE DU LUNDI 19 JUILLET.

Sous la présidence du C^t G. Goor, assisté de M. Gillon, secrétaire.

Présents : MM. Bonnet, Cuvelier, R. P. De Cleyn, Dufour, Lestage, Seghers, Van Lierde.

La séance est ouverte à 9 h. 30.

La parole est donnée à M. DUFOUR sur son étude :

Pourquoi allonge-t-on les navires ?

Le rapporteur fait un exposé documenté sur les raisons qui, dans la pratique, amènent l'allongement d'un navire. En général c'est pour arriver à une plus grande vitesse, en profitant de l'occasion pour affiner le navire. Il explique les avantages et les résultats obtenus. Il fait état des améliorations apportées au « Léopoldville » et à l'« Albertville » qui ont pu obtenir une augmentation de puissance par l'introduction du système Bauer-Wach sans pour cela employer plus de combustible. M. Dufour classe en trois catégories les navires transformés : ceux à machines alternatives, ceux à turbines, ceux à moteurs, mais il envisage plus spécialement la question d'augmentation de puissance.

Le Président remercie M. Dufour de son intéressante conférence.

M. Gillon fait remarquer que ce n'est pas uniquement une question de vitesse ou de puissance qui amène l'allongement d'un navire. Ce n'est là qu'un côté de l'opération, qui sert aussi à augmenter la **capacité** d'un navire. Ce serait une erreur de croire que l'augmentation apportée à l'ensemble, bien qu'affinant les formes, amène comme conséquence une réduction de port en lourd.

Il y a des cas d'allongements fortuits, qui furent motivés par des accidents, collisions, échouement. On a aussi allongé des navires pour augmenter le port en lourd, dans des périodes de « boom » où l'on trouvait plus simple et plus rapide de recourir à ce procédé d'augmentation de capacité que de construire du neuf. M. Gillon cite quelques exemples d'allongement.

Le « Suevic » de la W. S. L., qui fut allongé en 1908 de 212 pieds. Toute la partie avant fut construite à Belfast puis amenée par flottaison à Southampton où la juxtaposition des deux tronçons demanda deux mois d'ajustage.

Le « Forth » et le « Thames » furent allongés d'une quarantaine de pieds pour augmenter la capacité en lourd de 550 à 700 tonnes. On ne modifia pas les machines, mais on porta la pression des chaudières de 160 à 180 lbs et on obtint ainsi plus de puissance et de vitesse.

Le « Milwaukee » échoué sur les rochers vit démolir tout son avant à la dynamite. On employa 3,350 lbs d'explosifs ! On profita du renouvellement de l'avant pour l'allonger.

Un cas spécial d'allongement fut le « Scott » (en 1896). Sa longueur avait été limitée par celle de la cale sèche au Cap qui n'admettait que 500 pieds. Quand on agrandit la cale sèche, on allongea le « Scott » de 56 pieds. Sans modifier les machines, on ajouta deux nouvelles chaudières et le navire maintint ses 18 nœuds.

Enfin le « Poonah » du (P. & O.) fut allongé en 1874 à Sunderland, en vue d'agrandir et d'améliorer les installations pour passagers. On augmenta la pression des chaudières de 25 à 65 lbs (pression élevé pour cette époque) pour accroître la puissance.

Le Président remercie M. Gillon d'avoir bien voulu illustrer cette question de ces quelques exemples typiques.

Vu l'absence de leur auteur, on ne peut discuter les rapports de M. VAN LIERDE sur :

1. La radiotéléphonie fluviale.

2. Récents progrès de la technique radioélectrique au service de la navigation maritime.

Le C^t Goor fait remarquer combien il est souhaitable que les rapports parviennent au Bureau suffisamment avant l'ouverture du Congrès pour que les membres puissent en prendre connaissance en temps utile.

Le Président rend hommage aux divers rapporteurs et membres qui ont pris part aux discussions. Il exprime aux congressistes ses sentiments de gratitude pour l'attention et la collaboration qu'ils ont apportées aux travaux de la troisième section. Ces séances ont été agrémentées d'échanges de vues très utiles et instructifs et qui certainement porteront leurs fruits.

Il est 10 h. 40 quand le Président clôture la dernière séance de la session.

Le Bureau se réunit ensuite pour rédiger les vœux exprimés au cours des travaux et qui seront lus à l'assemblée générale de clôture.

Le Secrétaire,
E. GILLON.

Bijkomend Verslag

Bij de bespreking der tijdens het eerste internationaal Congres der Zee van 1936 uitgedrukte wenschen heeft de 3^{de} afdeeling van het nationaal Congres van 1937 kunnen vaststellen dat de acht toenmalig besproken voorstellen in feite ter uitvoering gebracht werden, zooniet allen dan toch in zeer bevredigende meerderheid. Verder wordt erop gewezen dat de op de dagorde resteerende punten steeds nog door de welwillende aandacht der betreffende openbare besturen worden begunstigd.

De 3^{de} afdeeling onderzocht namelijk nog de wenschen N^{rs} 2, 3 en 5 van vorig jaar, welke betrekking hebben, eenerszijds op het aanbrengen van een proefstation voor smeer- en brandstofolie langs de Belgisch kust ten behoeve der zeevisscherij, anderzijds op het vlugge tempo der technische verbeteringen in deze vertakking onzer nationale bedrijvigheid. Ten slotte blijft littera c van wensch N^r 3 levendig den gebruikers der radio-telephonische diensten voor oogen.

De eerste tijdens het huidig nationaal Congres der Zee door de 3^{de} afdeeling uitgedrukte wensch heeft betrekking op de huishoudelijke bedrijvigheid der deelnemers. Er wordt ingezien dat een zeer breedopgevatte, intensieve samenwerking in den schoot dezer afdeeling noodig is tusschen reeders, constructeurs, scheepsbouwkundige ingenieurs, beroepsraden, stuwadoors, alsook haven- en scheepsuitbaters.

Een verslag over het stuwen en beladen dat ter gelegenheid van het Congres werd voorgesteld, bewees overvloedig hoe leerzaam het mocht blijken veelvuldige, zelfs zeer uiteenwijkende gedachtenwisselingen tusschen de belanghebbende personen, met betrekking tot de transport-economie te verwekken.

Een tweede wensch werd als volgt voorgelegd : namelijk dat de werken voor de verbetering der reede van Zeebrugge ertoe in staat moet zijn 's lands bevoorrading tijdens moeilijke perioden te verzekeren, alsook aan de meest dringende economische behoeften te voldoen.

Tevens hoopt het Congres dat voormelde werken de lokale belangen van naburige badsteden zooals Blankenberghe, Heyst en dergelijke onaangeroerd zullen laten.

Ten slotte wordt door enkele congressisten der 3^{de} afdeeling een voorstel ingediend vragende dat, door bemiddeling van eene **permanente** contact-organisatie, eene zeer nuttige samenwerking zou worden bereikt in het bestudeeren der tijdens de zittingen aangeroeerde — of in een later Congres te rapporteerende onderwerpen.

Dit contact-bureau kon dan eventueel met het onderzoek van meer omliggende besprekingen betreffende handel, documentatie, toepassingen e. d. worden belast, het heele jaar door.

A. VAN DYCKE.
Secretaris.

Wenschen

Vœux

1. Il a été reconnu désirable de voir une plus large collaboration s'exercer au sein de cette section entre armateurs, constructeurs, ingénieurs navals, corps professionnels, arri-meurs et exploitants de ports et de navires.

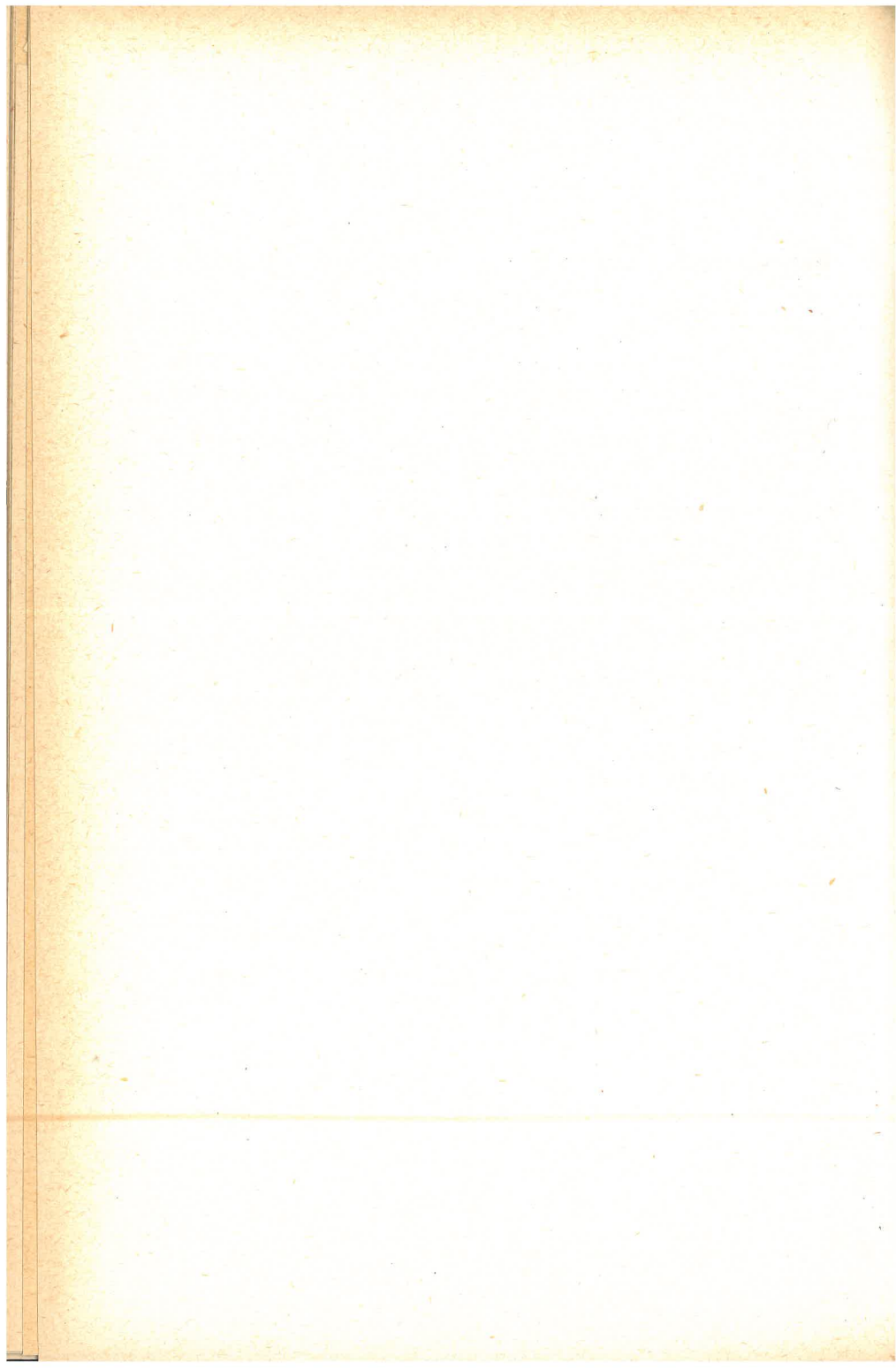
Les rapports présentés au Congrès ont démontré l'utilité manifeste qu'il y avait à développer les échanges de vues parfois divergentes entre les divers éléments intéressés à l'exploitation de l'industrie des transports.

2. La troisième section du C. N. M. émet le vœu que les travaux pour l'amélioration de la rade de Zeebrugge soient entrepris sans retard et tendent à atteindre le but primitivement visé, soit : la réalisation d'un port de vitesse en eau profonde dont les grandes profondeurs existent en tout temps. La section considère que le port de Zeebrugge doit être à même dans des circonstances difficiles de pourvoir à l'approvisionnement du pays et à ses besoins commerciaux les plus pressants.

Le Congrès émet le vœu que les travaux projetés ne compromettent en rien les intérêts des plages riveraines de Blankenberghe, Heyst et autres.

3. Quelques participants aux travaux de la troisième section du Congrès ont projeté d'établir un bureau de liaison permanente et plus étroite pour traiter pendant toute la durée de l'année des questions techniques qui ont été examinées en cours de session ou dont il serait utile de faire rapport au prochain Congrès, également pour s'entretenir de questions plus spéciales au point de vue documentation, application ou commercial.

Le Président,
C^t G. GOOR.



VIERDE AFDEELING.

Wetenschappen van de Zee

BUREEL.

Voorzitter :

HH. VAN DE VELDE, Hoogleeraar aan de Rijksuniversiteit van Gent, Gent.

Ondervoorzitter :

DE BOCK, Ingenieur, Lid van de Commissie voor Zeevischteelt en Mosselteelt, Antwerpen.

Secretaris :

DE CLERCQ, Apotheker, aan de Rijksuniversiteit, Gent.

VERSLAGEN.

Verslag der Zittingen.

WENSCHEN.

QUATRIEME SECTION.

Sciences de la Mer

BUREAU.

Président :

MM. VAN DE VELDE, Professeur à l'Université de Gand, Gand.

Vice-Président :

DE BOCK, Ingenieur, Membre de la Commission de Mariculture et de Mytiliculture, Anvers.

Secrétaire :

DE CLERCQ, Pharmacien, Chef de Travaux à l'Université, Gand.

RAPPORTS.

Compte-rendu des séances.

VŒUX.

NOTE

SUR L'INFLUENCE DE L'EAU DOUCE, OU L'EAU DE RIVIERE, SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA MOULE, SPECIALEMENT DANS LE BRAAKMAN.

Par Edmond DEBOCK - Anvers,
membre de la Commission permanente de Mariculture et de Mytiliculture

Pendant de longues années, l'Escaut occidental et surtout le Braakman — qui est une anse située sur la rive gauche du fleuve, un peu en aval de Terneuzen — ont produit d'excellentes moules, dont les plus renommées étaient connues sous le nom de « moules de Philippine ». Malheureusement les dépôts et les alluvions s'y sont fortement développés, et comme les moules n'y trouvaient plus les courants et les profondeurs nécessaires pour leur subsistance, elles se sont déplacées vers les profondeurs de l'embouchure de l'anse. Le nombre des moulières a également fortement diminué et il en est de même de la qualité de la moule. Cet état de choses a pris à présent de telles proportions qu'il est à prévoir que, dans quelques années, la mytiliculture y disparaîtra entièrement.

La situation n'est guère meilleure dans l'Escaut occidental, et sans en connaître bien la cause, d'aucuns l'attribuent à la fermeture, en territoire hollandais, des passes de Bath et de Sloe, qui mettaient jadis l'Escaut occidental en communication avec l'Escaut oriental.

En ce qui concerne la mytiliculture proprement dite, elle présentait des particularités très intéressantes surtout dans le Braakman. Comme on le sait, cette anse avait jadis une superficie très considérable et par suite de la formation des dépôts et des alluvions, il s'y est formé des « Schorres » qui ont été successivement endigués et transformés en polders. C'est ainsi que quelques centaines de polders, ayant une superficie de plusieurs milliers d'hectares ont été créés, dont les eaux de pluie et autres, qui en proviennent, sont évacuées dans le Braakman par des écluses appropriées. La quantité d'eau que celui-ci reçoit de ce chef est très importante. Mais le Braakman en reçoit en outre un volume tout aussi considé-

nable de diverses zones de terrains, appelées « wateringues » situées dans le nord de la Flandre Orientale.

Or de tout temps il a été admis que c'est grâce à cette abondance d'eau douce, et aux éléments nutritifs qu'elle contenait, que la culture de la moule était si prospère dans le Braakman. A l'appui de cette assertion, on peut citer les faits suivants :

Pour la protection et la conservation des écluses qui servent à l'évacuation des eaux des polders et des « wateringues », on entoure celles-ci fréquemment de fascinages et de clayonnages. Mais il arrivait que des moules venaient s'égarer dans ces travaux de protection, auxquels les Hollandais donnent le nom de « rijswerken », ou bien encore, que les pêcheurs y déposaient des moules, et il se fait qu'après un certain temps ces moules s'étaient développées d'une façon extraordinaire. C'étaient de vraies monstres, grosses comme une pomme de terre. Comme on les trouvait dans les « rijswerken », les pêcheurs les appelaient « rijsmosselen ». Mais on trouvait aussi dans le limon, aux abords de ces écluses, de belles moules bien saines, plus développées qu'en terrain normal. D'autre part, nous avons vu jeter à titre d'expérience, un lot de moules d'environ 50 kilos, dans le cours d'eau d'un polder récemment endigué — c'est-à-dire dans l'eau saumâtre n'ayant plus de contact avec l'eau du Braakman — et elles se sont parfaitement conservées pendant plusieurs semaines. Elles s'engraissaient et conservaient leur belle couleur saine et blanche, mais elles étaient flasques et sans goût.

D'un autre côté, il paraît que l'on a aussi découvert, dans les talus du canal de Zeebrugge, de grosses moules, bien en chair, alors que l'eau de mer qui alimente le canal est mélangée avec de l'eau douce en quantité assez importante.

Il paraît donc incontestable que l'eau douce, ou l'eau de rivière, exerce une certaine influence sur la culture de la moule, et en ordre principal l'eau souillée ou polluée. Dans ces conditions, il semble que les moules de certaines provenances, spécialement celles qui sont mangées crues, peuvent présenter un certain danger pour la consommation.

QUAND FAUT-IL MANGER LES MOULES ?

Par Edmond DEBOCK - Anvers,
membre de la Commission permanente de Mariculture et de Myticulture

On dit généralement dans le public, que les moules sont bonnes à manger pendant les mois de l'année, dans lesquels entre la lettre **r**, c'est-à-dire, pendant toute l'année, à l'exclusion des mois de mai, juin, juillet et août. Cela est une erreur absolue, bien entendu **pour les moules qui nous viennent de la Hollande.**

On sait que les habitants de ce pays s'occupent dans une large mesure de l'agriculture, et pour déterminer une époque de l'année, les laboureurs vous parleront, suivant les circonstances, de l'époque de la récolte du froment, des betteraves, des pommes de terre, etc.

Or les pêcheurs, qui sont en général très familiarisés avec l'agriculture, nous diront ainsi que les moules commencent à être bonnes à manger, quand l'avoine montre ses épis, ou plutôt ses clochettes — « wanneer de haver in de bellén komt » — ce qui se présente généralement vers le milieu du mois de juin. A partir de ce moment, et jusque vers le milieu du mois de juillet, la qualité de la moule s'améliore graduellement, pour être en quelque sorte parfaite pendant le mois d'août, si le temps est favorable. Or, la lettre **r** ne se trouve pas dans le nom des mois que nous venons de citer.

Certes, pendant les mois de septembre, d'octobre, de novembre et de décembre — qui sont des mois où se rencontre la lettre **r** — la qualité de la moule peut s'améliorer encore; d'ailleurs l'époque de la grande chaleur étant passée, ces mois conviennent spécialement pour l'expédition des moules à de grandes distances et notamment à Paris.

Dans le courant du mois de janvier, la moule commence à frayer et cet état de choses dure généralement pendant six à huit semaines et même davantage. Pendant cette période, le développement s'arrête, la moule s'affaiblit, la chair devient molle et flasque, et perd sa belle couleur, son goût et son parfum. Il faut ensuite presque toute la durée du printemps pour permettre à la moule de se rétablir et de reprendre sa vigueur.

Nous reconnaissons volontiers qu'il y a des exceptions. C'est ainsi que nous avons rencontré, il y a quelques années, des moules bien grasses et savoureuses, non seulement pendant les mois de janvier et de février, mais aussi pendant le mois de mars. Cela dépend en grande partie de la qualité et de la situation de la moulière et du développement et de la vigueur des sujets à l'époque du frai.

La vraie saison pour manger des moules commence donc au mois de juin, et elle finit vers la fin de l'année, soit pendant trois mois où la lettre **r** est absente, et quatre mois où l'on rencontre la lettre **r**.

OVER VOEDINGSWAARDE VAN MOSSELEN.

Door Prof. A. J. J. VAN DE VELDE,
Gent.

Aanteekeningen over de chemische samenstelling van de mosselen komen zelden voor, over het bruikbaar gedeelte ontbreken zij. In « Nahrung und Ernährung des Menschen », van J. König (Berlin, Svinger 1926, p. 173) vinden wij de volgende waarden : 86.74 % water, 11.83 % organische stof, 1.43 % minerale stof, 8.31 % stikstof houdende stof, 1.19 % vet en 2.09 % gluciden. H. Schall in zijne « Nahrungsmittel-tabelle » (Leipzig, Kabitzsch, 1929, p. 28) geeft cijfers die weinig afwijken van deze van König : 8.7 % protiden ($N \times 6.25$), 1.3 % vet, 2.2 % gluciden en 86.7 % water voor het vleesch; 4.5 % protiden, 0.7 % vet, 1.1 % gluciden en 44.0 % water voor de mosselen met schaal waarvan het gehalte op 50.7 % wordt geschat. In « Handbuch der Seefischerei Nordeuropas », van Lübbert en E. Ehrenbaum (Stuttgart, Schweizerbart, Bd III, Heft 2, 1929) treft men de cijfers van König terug, maar ook deze van Daniel die een onderzoek instelde over de verschillende maanden van het jaar. Uit de waarden van Daniel wordt vastgesteld dat voor het vleesch, het watergehalte tusschen 79 en 85.6 % ligt, met het minimum in Augustus en het maximum in Mei, — het eitwitgehalte tusschen 8.4 (Mei) en 11.8 (Maart), — het vetgehalte tusschen 0.6 (Mei) en 2.2 (Februari), — het glucidengehalte tusschen 2.2 (Maart) en 7.4 (September), — het aschgehalte tusschen 1 (Januari) en 3.1 (April).

Ik kan moeilijk een verband vinden tusschen die samenstelling en de tijden van het jaar, aldus de levenswijze van het dier. Daarom achtte ik noodig nieuwe gegevens te verzamelen, vooral ten opzichte van de voeding in ons land, in betrekking met de jaargetijden en de afmetingen der individuen. Mijn onderzoek, waarvan ik de eerste uitslagen kan mededeelen begon in December 1936, wordt gedaan met de mosselen van Blankenberge en van Philippine; dank aan de vriendelijke hulp van de heeren Wittrock aangestelde van het zeewezen te Blankenberghe, en D'Hooze beheerder van de Maatschappij Phimos te Philippine, wordt het noodig

materiaal in de beste voorwaarden ter mijne beschikking gesteld.

In deze voorloopige mededeeling kan ik alleen spreken over mijn onderzoekingen gedurende drie maanden, en die verscheidene maanden moeten worden voortgezet.

De mossels worden in verschen toestand verdeeld in drie groepen, grooten ca 7 cm. lang, middelmatigen ca 6 cm. lang en kleinen ca 5 cm. lang; van iedere groep werden telkens 100 exemplaren uitgezocht, gewogen, kwantitatief verdeeld in bruikbaar (vleesch en sap) en schelpen. Het bruikbaar wordt in zijn geheel volledig gedroogd; dat droog bruikbaar wordt na weging tot poeder gemalen en het poeder wordt dan gebruikt om de stikstof, het vet en de asch te bepalen. Bij de bepaling van de gluciden, die hoofdzakelijk uit glycogeen bestaan, heb ik resultaten verkregen die veel lager zijn dan deze door de bibliographie vermeld; alhoewel ik het glycogeen langs verschillende methoden zocht te bepalen, en steeds de zelfde lage waarden bekwam, meen ik dit gedeelte van mijn onderzoek verder te bestudeeren en thans niets daarover mede te deelen.

A. Bepaling van het bruikbaar

	Ph 15 XII	Bl 12 I	Ph 16 II	Bl 24 III
Grooten 7 cm. :				
gewicht van 100	2260 gr.	2285 gr.	2195 gr.	2200 gr.
vochtig bruikbaar	953	1136	994	1126
schelpen	1045	1010	1040	1000
droog bruikbaar	139	187	112	134
% vochtig bruikbaar	42 %	50 %	45 %	51 %
% droog bruikbaar	6.1 %	8.2 %	5.1 %	6.1 %
Middelmatigen 6 cm. :				
gewicht van 100	1568 gr.	1672 gr.	1280 gr.	1550 gr.
vochtig bruikbaar	645	761	564	750
schelpen	710	739	619	715
droog bruikbaar	107	128	68	97
% vochtig bruikbaar	41 %	46 %	44 %	48 %
% droog bruikbaar	6.7 %	7.6 %	5.0 %	6.3 %
Kleinen 5 cm. :				
gewicht van 100	1177 gr.	1269 gr.	1014 gr.	965 gr.
vochtig bruikbaar	522	564	456	449
schelpen	530	580	482	462
droog bruikbaar	79	99	56	57
% vochtig bruikbaar	45 %	44 %	45 %	46 %
% droog bruikbaar	6.7 %	7.7 %	5.5 %	5.9 %

Indien wij de som maken van de uitslagen verkregen voor het droog bruikbaar, vinden wij bijna de zelfde waarden voor de drie gevallen : 255 voor de grooten, 256 voor de middelmatigen, 258 voor de kleinen. Aldus gelijke opbrengst voor de drie onderzochte grooten.

B. Chemische samenstelling van het droog bruikbaar.

	Ph 15 XII	Bl 12 I	Ph 16 II	Bl 24 III
Grooten 7 cm. :				
% vochtigheid	1.1	1.7	2.0	0.8
% stikstof	8.9	9.1	9.9	9.7
% protiden				
(N \times 6.25)	55.6	56.8	61.9	60.6
% vet	5.7	6.8	5.8	6.6
% asch	13.6	14.5	18.2	19.2
% zand	1.0	0.6	2.6	1.9
Middelmatigen 6 cm. :				
% vochtigheid	1.4	1.5	1.0	1.3
% stikstof	9.6	9.2	10.3	9.5
% protiden				
(N \times 6.25)	60.0	57.5	64.4	59.4
% vet	6.7	7.5	8.3	7.1
% asch	12.2	12.8	15.3	18.4
% zand	0.9	0.5	2.1	2.4
Kleinen 5 cm. :				
% vochtigheid	0.9	1.9	0.5	1.1
% stikstof	9.3	9.3	10.5	10.1
% protiden				
(N \times 6.25)	58.1	58.1	65.6	63.1
% vet	6.3	8.2	6.6	6.3
% asch	13.5	11.3	16.5	16.6
% zand	1.0	0.4	2.6	2.5

De som van de waarden voor de protiden is, resp. voor 400 groote, 400 middelmatige en 400 kleine mossels : 234.9, 241.3 en 234.9; die som voor het vet is : 24.9, 29.6, 27.4. Daaruit blijkt dat de middelmatige mossels een hogere voedingswaarde vertoonen, voor zoover mijn onderzoekingen gevorderd zijn.

Over den invloed van de jaargetijden kan ik thans nog niets mede deelen. Mijn onderzoekingen worden voortgezet.

Rijksuniversiteit Gent, Laboratorium voor
Levensmiddelenleer en pharm. Microbenleer.

DE SAMENSTELLING VAN CRANGON VULGARIS

(Garnaal).

Door Dr. Sc. et Pharm. A. DE CLERCQ,
Werkleider aan de Universiteit, Gent.
(Voorloopige Mededeeling).

In een vorige mededeeling, verschenen in de verslagen van het internationaal Congres van de Zee, gehouden te Oostende, in September 1936, heb ik de garnaal bestudeerd, hoofdzakelijk, van economisch standpunt.

Het resultaat van deze onderzoekingen was, dat de gaarnal, economisch, als speciaal voedingsmiddel beschouwd, voordeeliger is als rundvleesch.

In deze bijdrage die als voorloopig moet beschouwd worden, heb ik mij tot doel gesteld te onderzoeken :

1° den invloed van het koken op de scheikundige samenstelling van garnaal;

2° den invloed van het jaargetijde op de scheikundige samenstelling van Crangon vulgaris.

1. Invloed van het koken op de samenstelling van Garnaal.

Uit de cijfers opgegeven in de bijgaande tabel van de algemeene uitslagen, kunnen wij volgende opmerkingen, voorloopig aanstippen :

De hoeveelheid droge stof schijnt toe te nemen door het koken.

Protiden-lipidengehalten verhoogden door den invloed van het koken; asch- en natriumchloridegehalten verminderen door deze bewerking.

Verdere waarnemingen zullen ons toe laten deze voorloopige besluiten te controlleeren.

2. Invloed van het jaargetijde op de samenstelling van Crangon vulgaris.

Het is niet mogelijk, door enkele proefnemingen, na te gaan, hoe de jaarlijksche biologische levenscyclus van Crangon vulgaris in betrekking staat met zijn scheikundige samenstelling.

SAMENSTELLING VAN CRANGON VULGARIS

Gevangen 11 Januari 1937. — *Eerste Reeks.*

	Versch	Gekookt
Gemiddeld gewicht	2,47	2,18
o/o droge stof	22,72	22,40
o/o Water	77,28	77,60
<i>Op droge stof :</i>		
o/o Lipiden	5,47	6,17
o/o Protiden	58,80	61,77
o/o Asch	26,00	23,87
o/o Na Cl.	8,66	6,49

Gevangen 23 Maart 1937. — *Tweede Reeks.*

	Versch Kleine	Versch Groote	Gekookt
Gemiddeld gewicht.	1,09	1,74	1,02
o/o droge stof	20,94	20,65	23,18
o/o Water	79,06	79,35	76,82
<i>Op droge stof :</i>			
o/o Lipiden	4,60	4,68	4,70
o/o Protiden	58,54	56,61	57,57
o/o Asch	22,95	23,82	24,74
o/o Na Cl.	7,02	5,97	7,02

Gevangen 8 Juni 1937. — *Derde Reeks.*

	Versch Kleine	Versch Groote	Gekookt Kleine	Gekookt Groote
Gemiddeld gewicht	1,63	2,91	1,36	2,70
o/o droge stof	22,16	22,81	24,79	23,96
o/o Water.	77,84	77,19	75,21	76,04
<i>Op droge stof :</i>				
o/o Lipiden	5,78	5,52	5,90	5,67
o/o Protiden	58,86	58,51	60,29	60,72
o/o Asch	27,55	26,95	24,95	22,05
o/o Na Cl	10,30	7,96	6,32	5,61

Volgens inlichtingen welke mij bereidwillig door Prof. Damas verstrekt werden, zijn er twee interessante tijdstippen in den jaarlijkschen levenscyclus van *Crangon vulgaris*. Na de onderzoekingen van Ehrenbaum, vindt men geen nieuwe gegevens in de literatuur.

De twee voornoemde belangrijke perioden welke ons een verandering kunnen doen vermoeden in de scheikundige samenstelling van *Crangon vulgaris* en welke waarschijnlijk samenvallen met de perioden van voorbereiding tot het afleggen van eieren, zouden gelegen zijn in de maanden Maart, April en September, Oktober.

In feite hebben wij voor de periode Maart-April een vermindering waargenomen van de gehalten aan droge stof, lipiden, protiden, asch en natriumchloride.

Op zichzelf beschouwd, zijn deze waarnemingen niet van belang ontbloot. In deze periode van voorbereiding tot het afleggen van eieren is de garnaal een minderwaardig voedsel dan in de voorafgaande of daaropvolgende perioden.

In welke mate deze voorloopige beschouwingen zullen bevestigd worden zullen onze verdere onderzoekingen duidelijk maken.

Theoretisch mogen wij een vermindering der verschillende gehalten aan droge stof, protiden, lipiden, asch en natriumchloride voorzien in de periode September-Oktober.

Wij hopen in een volgende mededeeling met meer zekerheid de voorloopige besluiten onzer onderzoekingen te kunnen bevestigen.

Juni 1937, Laboratorium voor
Levensmiddelenleer der Universiteit, Gent.

OVER DE SCHEIKUNDIGE SAMENSTELLING VAN HET VLEESCH VAN DELPHINUS DELPHIS (Dolfijn).

Door Dr. Sc. et Pharm. A. DE CLERCQ,
Werkleider aan de Universiteit, Gent.

Het exemplaar *Delphinus delphis* dat voor het scheikundig onderzoek diende, had 1.50 meter lengte, woog 100 kg. en was van het mannelijk geslacht.

Het rauw vleesch is rood en bevat 27.12 % droge stof.

200 gr. rauw vleesch werden in een liter water gebracht, in een eerste geval kokend water, in een tweede geval koud water, dat tot koken gebracht werd. Telkens verbleef het vleesch gedurende 10 minuten in het kokend water.

1. Het gekookte vleesch in het eerste geval bevat 23.57 droge stof. Het bouillonextract bevat 2.99 % droge stof waarin 73.19 % protiden aanwezig waren.

2. In het tweede geval bevat het vleesch 23.23 % droge stof. Het bouillonextract bevat 3.18 % droge stof met 76.21 % protiden.

	Rauw vleesch	10' in kokend water	Eerst in koud water den 10' koken
% droge stof	27.12	23.57	23.23
% extract	—	2.99	3.18
Protiden in extract	—	73.19	76.21

Het dolfijnvleeschextract is geurig en olfaktisch zeer gelijkend op rundvleeschextract.

Vergelijkend Tabel : de samenstelling van dolfijnvleesch en andere vleeschsoorten.

	% Protiden	% Lipiden	% Water	% Asch
rundvleesch (1)	20	8	71	—
kalfvleesch	21	7	71	—
varkenvleesch	18	21	60	—
schaapvleesch	19	7	73	—
dolfijnvleesch	23.6	0.73	73	1.33

De cijfers (1) werden ontleend aan de tabellen van Schall.

Het laag gehalte aan lipiden en hoog gehalte aan protiden zijn opvallend voor het vleesch van *Delphinus delphis*.

Het vleesch van dolfijn blijkt een interessant materiaal te zijn voor het bereiden van vetarm vleeschextract.

Juni 1937, Laboratorium voor Bromatologie,
Universiteit, Gent.

VERDERE ONDERZOEKINGEN OVER HET BEPALEN VAN DEN VERSCHHEIDSGRAAD VAN DE ZEEVISCH.

Door Prof. A. J. J. VAN DE VELDE.

De verschheidsgraad van de zeevisch kan langs talrijke wegen worden bepaald : organoleptische methoden, fysische chemische, biologische methoden. In een voorloopige mededeeling op het Internationaal zeecongres te Oostende in 1936 heb ik verscheidene dezer methoden besproken en een nieuwe methode uiteengezet, die ik sedert dien meer heb onderzocht en die aan de praktijk werd onderworpen. Ik denk dat de meeste methoden die werden voorgesteld alleen een zuivere wetenschappelijke beteekenis zullen bewaren; omdat zij gewoonlijk ingewikkeld zijn en lang duren.

De organoleptische methoden kunnen alleen een betrekkelijke waarde hebben en worden minderwaardig, zelfs zonder waarde, in geval van betwisting.

De fysische methoden zijn zeer gevoelig en alleen voor zeer ervaren deskundigen bruikbaar; ik had gehoopt door het gebruik van ketonuittreksels gevoelige afwijkingen te kunnen vaststellen bij het verlichten met ultraviolet licht; het verschil in de kleur is niet duidelijk genoeg om met zekerheid te kunnen besluiten. De reeks getuigen die ik ingesloten had in dichtgesmolten glazen buizen, die moest dienen als vergelijkingsschaal, bleek de optische eigenschappen niet te bewaren : wellicht was de uitvlokking van de colloïdendispersies de oorzaak van de slechte bewaring van kleur, onder ultraviolette verlichting, bij de vloeistoffen van de schaal.

De wijzigingen in de chemische eigenschappen zijn echter veel belangrijker : de bederving is toch een chemisch proces : de reactie ondergaat, alsook de hydrionenconcentratie, een duidelijke verandering; de stikstofverbindingen geven aanleiding tot allerlei ontbindingsproducten waarvan het ammoniak het diepste en het volledigste is. Bepalingen over aanwezigheid en hoeveelheid bij die stikstofverbindingen zijn echter, zooals hooger werd gezegd, moeilijk en langdurig om uit te voeren. De organische stikstofverbindingen van dierlijken oorsprong geven, bij de verrotting aanleiding tot zwavelwaterstof, maar

bij het begin van de bederving, is het aantoonen van dit gas niet duidelijk.

Reductaseverschijnselen kunnen niet met voldoende nauwkeurigheid worden toegepast, zelfs als het water door steriele melk wordt vervangen. Het gebruik van Janusgroen en van azurufine in plaats van methyleenblauw is ook niet aan te raden.

Bepalingen van alkaliniteit langs volumetrischen weg leveren geen resultaat; wat anders is het vaststellen van de hydriënenconcentratie langs colorimetrischen weg; de praktische toepassing van deze methode is goed, en werd bestudeerd door Ing. Baetslé, bestuurder van het Stadslaboratorium te Gent, die daarover een mededeeling doet.

Van de drie methoden (acetondispersies, reductase, toepassing van de Skarmethode) die ik besprak op het Congres van Oostende, blijft er maar eene volgens mij, die de voorkeur verdient, namelijk de bepaling van het microbengetal.

Door het gewoon bacteriologisch onderzoek, namelijk door culturen op gelosebodems, vindt men in het vischvleesch 0 tot 3530 bacteriën per gr. in den rug, 0 tot 4750 per gr. in den buik. Zulke bepalingen zijn echter van langdurige uitvoering.

Het rechtstreeksch microscopisch onderzoek kan daarentegen tot vluggere inlichtingen leiden: het aseptisch verkregen vleesch wordt met steriel water behandeld, de vloeistof met thionine gekleurd en onder immersie onderzocht. Ik ben het eens met Boury om te verklaren dat in zulke omstandigheden het onderzoek geen vertrouwen verdient, vooral omdat de vleeschvezeltjes een te groot weerstand bieden aan de verdeling met het water.

Ik heb verleden jaar bewezen dat deze bezwaren uit den weg worden geruimd als men steriele melk gebruikt in plaats van water, omdat de melk de vezels van het vischvleesch door schudden goed losmaakt, op zulke wijze dat de bacteriën zich gemakkelijk in de vloeistof kunnen verspreiden. Daarna kan de methode van Skar, met de noodige wijzigingen, worden toegepast.

De grondbeginselen van de methode die ik aanbeveel zijn dus de volgende:

1° Vermits de bederving door bacteriën wordt voortgebracht, die de protiden ontbinden tot aminozuren en ammoniak, is het beter het bacteriëngehalte te bepalen die de

bederving zullen veroorzaken, dan het ammoniakgehalte vast te stellen die door deze bacteriën worden voortgebracht.

2° Het schudden van een bepaald gewicht vischvleesch met afgeroomde melk op 120° C gesteriliseerd verspreid goed de bacteriën in de vloeistof; 120° C omdat de microbencellen op deze temperatuur worden ontbonden, terwijl op 100° C de microben wel worden gedood, maar de cellen gedeeltelijk overblijven.

3° De melk, na schudding met het vischvleesch wordt, na behandeling met methyleenblauw, volgens Skar microscopisch onderzocht. De methode Skar moet echter gewijzigd worden en aangepast op dit bijzonder onderzoek.

Mijn onderzoeksmethode is als volgt op vischonderzoek toe te passen : In apothekerflesschen van 100 cm³ worden 20 cm³ afgeroomde melk en 20 porceleinen paalen op 120° C gesteriliseerd. Het vischvleesch wordt aseptisch, van den rug, en van den buik losgemaakt (werken zooals bij een heelkundige behandeling) ; daarvan worden 2 gr. aseptisch gewogen, b. v. tusschen twee blaadjes gesteriliseerd papier, en aseptisch in de flesch gebracht. De flesch wordt met een steriel stopsel gesloten en gedurende 20 minuten in een electrisch schudtoestelletje geschud. Zonder verwijl worden van de verkregen vloeistof 5 cm³ afgeschonken in kleine meetbuisjes, steriel met formol bewaard, waarin eerst een druppel natriumhydroxyde loog aan 30 % is gebracht geworden. Na schudden wordt de vloeistof met 0.2 cm³ oplossing methyleenblauw 1.5 % in sterken ethanol gekleurd en geschud. Zonder uitstel wordt uit het buisje met een dun geflambeerd glazen staafje een drietal druppels gehaald en op een vlakke van 500 mm² van den voorwerpdager verspreid; ten slotte wordt het preparaat op een Malassezbrug gedroogd.

De kleine Skarpipet kan hier niet gebruikt worden omdat de vloeistof door de verspreiding van het vischvleesch in de melk te dik wordt; daarom moet de pipet vervangen worden door een staafje. In plaats van de Skarvoorwerpdagers met geteekende vlakke van 500 mm² kan een gewoon glaasje gebruikt worden dat op een stuk papier berust waarop de vlakke van 500 mm² met inkt is aangeduid.

De ervaring heeft geleerd dat de verse visch, in de voorwaarden van de proef, in het gansch microscopisch veld, een gemiddeld getal microben levert die niet 1 bereikt, gemiddeld van tien velden, voor rug als voor buik, hetgeen overeenstemt met 1000000 bacteriën per cm³ melk (volgens de bereke-

ningen van Skar); dit maakt dus 20 miljoen bacteriën voor 20 cm³ melk met 2 gr. vischvleesch of 10 miljoen per gr. vischvleesch. In de verse visch, die door al de keurders als van eerste hoedanigheid wordt beschouwd is aldus de bederfing gevorderd van 0 tot 100 miljoen per gr., vooraleer ontbindingsproducten, zooals ammoniak, kunnen worden teruggevonden.

Van af 10 miljoen per gr. vischvleesch begint de tweede hoedanigheid (1 bacterie, gem. van 10 velden), om op 30-35 miljoen per gr. de grens te bereiken voor als bedorven onbruikbaar: 3 tot 3.5 gem. van 10 velden.

Deze waarden werden vastgesteld in medewerking met den heer De Groote, onderbestuurder der markten van Gent die in mijn laboratorium de methode is komen leeren en toepassen, op zulke wijze dat hij thans, stellig onder wetenschappelijke leiding, de noodige bekwaamheid bezit om in het nieuw ingericht laboratorium van de vischmijn van Gent de gewenschte onderzoeken te verrichten.

Hieronder eenige resultaten door den heer De Groote in mijn laboratorium gevonden; de hoedanigheid door de keurders vastgesteld wordt met Romeinsche cijfers aangeduid, het gemiddeld getal van de microben voor 10 velden met gewone cijfers.

Haring : II rug 1.7, II buik 1.6, III rug 4.1, III buik 4.0.

Koolvisch : II rug 3.1, II buik 3.5, III rug > 8, III buik > 8.

Schelvisch : III rug > 8, III buik > 8.

Knorhaan : I rug 0.6, I buik 0.8.

Paling : levend 0.3.

Kabeljauw : III rug 3.8, III buik 4.0.

Tarbot : I rug 0, I buik 0, II rug 2.7, II buik 3.3.

Zeebleik : II rug 1.6, II buik 1.8.

Wijting : II rug 2.1, II buik 2.7.

Steentong : I rug 0.9, I buik 1.0.

Op het einde van mijn mededeeling op het Congres van Oostende zeide ik dat ik meende dat de methode in de praktijk toepasselijk was. Thans is die toepassing mogelijk in de vischmijn van Gent.

EEN VOORPROEF

BIJ DE BACTERIOLOGISCHE BEPALING VAN VERSCHHEIDSGRAAD VAN VISCH.

Door R. BAETSLE,
Bestuurder van het chemisch en bacteriologisch Laboratorium
der Stad Gent.

Alle deskundigen zijn het volkomen eens dat een hervorming der vischkeuring, hier ten lande, noodig is, een voortaan op wetenschappelijke methodes moet berusten.

Deze methodes werden sinds jaren ingestudeerd door Prof. Dr. A. J. J. Van de Velde, die als besluit van zijne talrijke onderzoekingen een uitstekende methode heeft voorgesteld om den graad van bederf van visch vast te stellen door kwantitatieve microbenbepalingen met toepassing van de Skartechniek. Deze methode werd door hem beschreven in het « Natuurwetenschappelijk Tijdschrift », jaargang 19, n^o 2, p. 43, en wordt reeds op zijn voorstel toegepast op het laboratorium van de vischmijn te Gent.

Prof. Van de Velde is dus van oordeel, — en ik ben het volkomen eens met hem — dat vischbederf langs bacteriologische weg vast te stellen is; levende gezonde visschen zijn inderdaad steriel en het bederf van visch is van bacteriologische aard. Door chemische of fysisch-chemische methodes kan men enkel vaststellen of visch reeds bedorven en ondeugdelijk is, of zelfs in beginstadium van bederving verkeerd. Bacteriologisch kan de oorzaak van het bederf opgespoord worden vóór dat de bedervingsverschijnselen, organoleptisch of chemisch, waarneembaar zijn.

Het gewoon bacteriologisch onderzoek van visch werd echter tot heden beschouwd als een bepaling van zuiver wetenschappelijken aard, daar de uitvoering die langdurig is, practisch ontoepasselijk is bij gewone vischkeuring. De methode van Skar, door Prof. Van de Velde op vischonderzoek ingestudeerd en toegepast, laat nochtans toe een vischmonster in zeer korten tijd bacteriologisch te onderzoeken. Dit is ontegensprekelijk een groote stap vooruit voor de wetenschappelijke vischkeuring.

Toch vergt een dergelijk onderzoek circa vijf en veertig minuten, wat nog niet vlug genoeg is in de meeste gewone gevallen van vischkeuring bij aankoop en verkoop, alhoewel het moeilijk zal zijn op dien tijd een groot aantal monsters derwijze te onderzoeken.

Een voorproef is dus noodig die een selectie zou daarstellen om de verdachte monsters op te sporen die men dan aan de methode van Prof. Van de Velde zal onderwerpen. Zoo zou men de empirische keuring totaal door wetenschappelijke methodes kunnen vervangen.

De uitvoering van deze voorproef moet kort en gemakkelijk zijn, en voldoende nauwkeurig om verdachte monsters van volkomen deugdelijke te onderscheiden. Een chemische proef, de vaststelling van den vrijen zuurgraad of pH, kan daartoe dienstig zijn.

Men weet dat levend vischvleesch ongeveer neutraal reageert; bij lijkstijvigheid ontstaat een duidelijke zuurheid die geleidelijk afneemt tot een zwake alkaliteit in beginstadium van bederving; bij volledig bederf reageert vischvleesch sterk alkalisch.

De gewone methodes van zuurgraadbepaling (totale zuurgraad), met gebruik van lakmoespapier bijvoorbeeld, zijn niet gevoelig genoeg om de zwake alkaliteit, die het begin van het bederf aantoont, vast te stellen. Gevoeliger is de bepaling van het vrij zuur, of hydrionenconcentratie, uitgedrukt in waterstofexponent of pH. (dit exponent is het logaritmische van het omgekeerde van de waterstofionenconcentratie; de neutraliteit is gelegen bij $\text{pH} = 7.07$; wanneer de pH bijvoorbeeld minder is dan 7.07 dan zijn er vrije hydrionen aanwezig, en de reactie is zuur, en deze zuurgraad zal toenemen naarmate de pH lager is; integendeel wanneer hydroxionen in grooter getal zijn dan hydrionen, dan is de pH boven 7.07 en is de reactie alkalisch).

De pH van levend vischvleesch is ongeveer 7.0; in lijkstijvigheid daalt hij beneden 7.0, dikwijls op circa 6.2, om later, door vrijmaking van ammoniak als gevolg der microbenontwikkeling, langzaam te stijgen, zoodat een pH 7.5 kan beschouwd worden als grens bij de bepaling van de deugdelijkheid van vischvleesch.

L. A. van Deurs en E. Hoff-Jorgensen (1) hebben onlangs de wijzigingen van den pH ingestudeerd, op kabeljauw, die

(1) Kemoteknik (Ingeniören), 1936, Nr. 7, pag. 1-4.

na de haring de voornaamste handelsvisch is : versche kabeljauw vertoonde een pH 7.0 die circa op 6.5 daalde bij bewaring op ijs, rond 1° C; na 24 u. was de pH onveranderd gebleven; daarna steeg hij, langzaam en regelmatig op 7.0 in acht à tien dagen, om dan sneller, na vijftien à twintig dagen 7.5 te bereiken. Wanneer men tijdens de bewaring de kabeljauw uit het ijs nam en aan een temperatuur van 15° C hield, steeg de pH zoo snel dat men de waarde 7.5 soms na enkele uren bereikte.

Het staat vast-meerdere onderzoekingen hebben het trouwens bewezen dat vleesch van volversche visch een pH vertoont van circa 6.5 (6.2 tot 6.7 ongeveer), zoodat wij mogen beschouwen dat gestorven visch, waarvan de pH 7.0 of boven 7.0 is, als verdacht moet aanzien worden en bacteriologisch dient onderzocht te worden om den staat van beginnend bederf aan te toonen.

Wij moeten dus over een techniek beschikken die ons toelaat die pH 6.5 nauwkeurig, gemakkelijk en snel vast te stellen.

Men kan op de volgende wijze te werk gaan :

Van de visch wordt, bij voorkeur nabij de staart, een stukje vleesch genomen, van een vijftal gram ongeveer. Met een zuiver tangje (niet met de hand) wordt het in een Erlenmeyerkolf gebracht van 250 cc., met glazen stop, en uit volkomen neutraal glas. Men voegt er 50 cc. gedistilleerd water bij, en schudt tot het vischvleesch uiteenvalt en zich goed verdeelt in het water. Van deze suspensie, giet men een tiental cc. in een zuiver porseleinen schaalte en men bepaalt er colorimetrisch den pH van. Daartoe kan men succesvol den « Universalindikator » van Merck gebruiken. Bij pH = 6.5 kleurt de suspensie onmiddellijk in citroengeel, bij pH = 7.0 in groen. Het kleurenverschil is zeer duidelijk. Men gebruikt 0.1 cc. indicator voor 10 cc. vocht.

De volledige proef duurt hoogstens 2 minuten, de techniek is uiterst gemakkelijk, en kan uitgevoerd worden door iemand die geen bijzondere voorbereiding gekend heeft.

De « Universalindikator » van « Merck », kan men vervangen door een zelf bereid mengsel met volgende indicatoren, in oplossing van 0.1 gr. in 100 cc.: 15 cc. dimethylgeel, 5 cc. methylrood, 20 cc. bromothymolblauw, 20 cc. phenolphthaleïne en 20 cc. thymolphthaleïne.

Nogmaals vestig ik er de aandacht op dat dit enkel een

voor- of selectieproef is, en dat, bij grondig deskundig onderzoek, alléén de uitslag van de bacteriologische methode van waarde is.

Deze voorproef werd reeds op allerlei vischsoorten, van verschillende hoedanigheid, beproefd; telkens gaf zij een juiste aanduiding, en liet zij toe verdachte partijen te ontdekken waarvoor een bacteriologisch onderzoek noodzakelijk was.

Voor zekere vischsoorten nochtans zal een verdere instudeering noodig zijn. Bijvoorbeeld rog en vleet bevatten veel ureum, dat snel tot ammoniak wordt ontbonden, en daar men alhier deze ammoniakgeur bij deze vischsoorten vereischt, zou men door de bepaling van den pH zulke partijen visch als ondeugdelijk beschouwen, dan wanneer die voor de consumptie uiterst geprezen worden. Deugdelijkheid en smaak gaan weliswaar daarom altijd niet gepaard !

Het ware wenschelijk dat de vischmijnen deze voorproef, op groote schaal, beproefden. Ik beschouw ze als een noodzakelijk onderzoek naast de bacteriologische methode door Prof. Van de Velde voorgesteld. Zij zal dus toetalen, over het algemeen door een gemakkelijk uit te voeren techniek in eerste instantie de verdachte partijen te ontdekken, en te beslissen welke visch voor het bacteriologisch laboratorium-onderzoek in aanmerking komt.

Wetenschappelijke vischkeuring zou dus voortaan de onzekere empirische zintuigelijke methodes kunnen vervangen.

VERSLAG OVER DE VISCHKEURING IN DE STEDELIJKE VISCHMIJN TE ANTWERPEN.

Door M. CLIJMANS,
Bestuurder der Vischmijn.

Alle visch, op de stedelijke vischmarkt te koop gesteld, heeft in de Mijn een keuring ondergaan, zoowel deze, rechtstreeks ter markt gevoerd, als diegene in de openbare veiling verkocht.

Een vischopziener doet bestendig dienst aan het bureeltje, in de Mijn, langswaar de rechtstreeks aangevoerde visch komt om nagezien te worden. Hij keurt de visch, tamelijk oppervlakkig echter, vermits het praktisch onmogelijk is elke mand of kist die hem voorbijrijdt te doen omkappen.

Naderhand wordt natuurlijk regelmatig toezicht uitgeoefend op de markt, betreffende de kwaliteit van de aldaar verkochte visch.

De visch in de Mijn te koop aangeboden, wordt tijdens den verkoop op den daartoe aangebrachten arduinen verkoopsteen door minstens twee vischopzieners onderzocht. Bestaat er de kleinste twijfel omtrent de geschiktheid voor het verbruik, dan wordt aanstonds een derde vischopziener bijgeroepen om mede de beslissing te nemen.

In de meeste gevallen kan op het zicht, door betasting of door den reuk een voldoende oordeel geveld worden, zooniet, wordt de visch van verdachte kwaliteit doorgesneden om, ter verduidelijking, de inwendige kenteekens van bederf te kunnen gedeslaan.

De afgekeurde visch werd, tot over enkele maanden, in een put geworpen, die vóór den verkoopsteen gelegen is en rechtstreeks in verbinding staat met de Schelde.

Thans heeft een maatschappij van het College van Burge-meester en Schepenen de toelating verkregen om over alle afgekeurde visch of afval van visch van markt en mijn te beschikken voor nijverheidsdoeleinden. Deze hoeveelheden vuilnis worden in metalen, goed gesloten kuipen verzameld door de zorgen van hoogerbedeelde maatschappij en ook door deze dagelijks weggehaald.

De visch voor het verbruik geschikt bevonden wordt in drie kwaliteiten verdeeld, te weten :

1° kwaliteit : levende visch,

2° kwaliteit : visch, die ten minste nog een paar dagen kan bewaard blijven,

3° kwaliteit : alle visch van mindere hoedanigheid.

Deze kwaliteiten worden door de vischopzieners met luide en verstaanbare stem aan het publiek afgekondigd, benevens andere aanduidingen, die voor den koper nuttig kunnen zijn, zooals « beschadigde wammen », « magere visch », « nog denzelfden dag te verkoopen », enz.

Het mag gezegd worden, dat de visch, in de mijn verkocht, aan een zeer grondig onderzoek onderworpen wordt, en daar dit niet in dezelfde mate kan geschieden in de omliggende vischmagazijnen en voor de visch, rechtstreeks ter markt gevoerd, ware het zeker wenschelijk de verplichting te zien oprijzen *alle* visch in de mijn te brengen om aldaar verkocht te worden.

Spijtig genoeg bepaalt eene wet echter, dat de vischhandel vrij is en dat geen voorafgaande keuring van visch mag opgelegd worden.

VISCHKEURING.

Door VELTHOF,
Bestuurder der Visschershaven van Oostende.

Door de politiewet van 16-24 Augustus 1790, artikel 3 en 4, wordt aan de gemeenteoverheid de bewaking toegekend op de degelijkheid van den verkoop van eetwaren per gewicht of per maat aangeboden alsook op de gaafheid der voedstoffen te koop gesteld.

Zoo komt het dat de gemeenteoverheid van Oostende, in het belang van de openbare gezondheid, deze politiewacht uitoefent in de vischmijn waar de visch, alvorens in den openbaren afslag verkocht te worden, eerst aan eene keuring onderworpen wordt.

Deze keuring geschiedt zonder kosten en zonder den verkoop te vertragen noch te belemmeren.

In eene belangrijke visschershaven zooals deze van Oostende waar er gemiddeld meer dan honderd duizend kilogrammen visch per dag aangebracht worden en waar er somtijds in één voormiddag drie honderd duizend kilogrammen visch dienen, verkocht te worden, ware het volstrekt onmogelijk de visch voorafgaandelijk aan eene keuring te onderwerpen welke op scheikundige ontleding zou gesteund zijn.

Praktisch ware zulks onuitvoerbaar, te meer, dat artikel 2 der wet van 15 Mei 1870 verbiedt den vischhandel door eene keuring te belemmeren.

In de vischmijn van Oostende is de keuring gesteund op physische kenmerken welke natuurlijk zeer veranderlijk zijn en schommelingen ondergaan die afhangen van de soort, de grootte, de vischgrond, de visscherijmethode, de voorwaarden van verhandeling, enz.

Deze speciale vakkennis kan natuurlijk maar verworven worden na eene lange ervaring en daarom is het, dat de keurders die in de vischmijn van Oostende werkzaam zijn, een dertigtal jaren praktijk achter den rug hebben en maar aangesteld kunnen worden na een moeilijk praktisch examen schitterend afgelegd te hebben, en aldus de verzekering te hebben gegeven van de noodige bevoegdheid en bedrevenheid in een vak dat hun uitsluitend beroep wordt.

1^e kwaliteit : levende visch,

2^e kwaliteit : visch, die ten minste nog een paar dagen kan bewaard blijven,

3^e kwaliteit : alle visch van mindere hoedanigheid.

Deze kwaliteiten worden door de vischopzieners met luide en verstaanbare stem aan het publiek afgekondigd, benevens andere aanduidingen, die voor den koper nuttig kunnen zijn, zooals « beschadigde wammen », « magere visch », « nog denzelfden dag te verkoopen », enz.

Het mag gezegd worden, dat de visch, in de mijn verkocht, aan een zeer grondig onderzoek onderworpen wordt, en daar dit niet in dezelfde mate kan geschieden in de omliggende vischmagazijnen en voor de visch, rechtstreeks ter markt gevoerd, ware het zeker wenschelijk de verplichting te zien oprijzen *alle* visch in de mijn te brengen om aldaar verkocht te worden.

Spijtig genoeg bepaalt eene wet echter, dat de vischhandel vrij is en dat geen voorafgaande keuring van visch mag opgelegd worden.

VISCHKEURING.

Door VELTHOF,
Bestuurder der Visschershaven van Oostende.

Door de politiewet van 16-24 Augustus 1790, artikel 3 en 4, wordt aan de gemeenteoverheid de bewaking toegekend op de degelijkheid van den verkoop van eetwaren per gewicht of per maat aangeboden alsook op de gaafheid der voedstoffen te koop gesteld.

Zoo komt het dat de gemeenteoverheid van Oostende, in het belang van de openbare gezondheid, deze politiewacht uitoefent in de vischmijn waar de visch, alvorens in den openbaren afslag verkocht te worden, eerst aan eene keuring onderworpen wordt.

Deze keuring geschiedt zonder kosten en zonder den verkoop te vertragen noch te belemmeren.

In eene belangrijke visschershaven zooals deze van Oostende waar er gemiddeld meer dan honderd duizend kilogrammen visch per dag aangebracht worden en waar er somtijds in één voormiddag drie honderd duizend kilogrammen visch dienen, verkocht te worden, ware het volstrekt onmogelijk de visch voorafgaandelijk aan eene keuring te onderwerpen welke op scheikundige ontleding zou gesteund zijn.

Praktisch ware zulks onuitvoerbaar, te meer, dat artikel 2 der wet van 15 Mei 1870 verbiedt den vischhandel door eene keuring te belemmeren.

In de vischmijn van Oostende is de keuring gesteund op physische kenmerken welke natuurlijk zeer veranderlijk zijn en schommelingen ondergaan die afhangen van de soort, de grootte, de vischgrond, de visscherijmethode, de voorwaarden van verhandeling, enz.

Deze speciale vakkennis kan natuurlijk maar verworven worden na eene lange ervaring en daarom is het, dat de keurders die in de vischmijn van Oostende werkzaam zijn, een dertigtal jaren praktijk achter den rug hebben en maar aangesteld kunnen worden na een moeilijk praktisch examen schitterend afgelegd te hebben, en aldus de verzekering te hebben gegeven van de noodige bevoegdheid en bedrevenheid in een vak dat hun uitsluitend beroep wordt.

Het is natuurlijk niet altijd noodig de speciale vakkennis van de Oostendsche keurders opgedaan te hebben om zich, op voldoende wijze, te kunnen rekenschap geven van de kwaliteit van de visch. Zelfs de verbruikers zouden, zonder veel moeite, een eetbare van een bedorven visch moeten kunnen onderscheiden. De bijzonderste kenmerken zijn immers :

Versche visch.

1. Lichte zeereuk.
2. Lichaam stijf, spierweefsel zeer vast, veerkrachtig.
3. Vel en schubben glanzend; schubben aanklevend.
4. Buikgedeelte betrekkelijk vast, veerkrachtig. Aarsgat toe.
5. Oogen lichtelijke uitbuiend, goed de oogholte vullend.
Oogappel zwart; oogwit doorschijnend.
6. Kieuwen min of meer rood volgens vischsoort.
7. Buikvlies goed aanklevend aan de wand van de ingewandholte.
8. Geen bloed rond de middengraat.
De graat kan moeilijk van het vleesch gescheiden worden.

Bedorven visch.

1. Reuk van rotheid die zich eerst aan de kieuwen en de ingewanden verklaart.
2. Lichaam slap, vleesch zacht zonder veerkracht.
3. Vel dof; schubben week en niet aanklevend.
4. Buikgedeelte zacht, broos, ontkleurd.
Aarsgat open.
5. Oogen in oogholte gezakt; oogappel grijsachtig.
Oogwit dof, ondoorschijnend.
6. Kieuwen ontkleurd en grijsachtig.
7. Buikvlies broos.
8. Rood vleesch onder de middengraat aan het achterste gedeelte van de visch.
De graat kan gemakkelijke van het vleesch gescheiden worden zonder dat groote stukken spierweefsel afgerukt worden.

DE VERSCHHEID VAN DE ZEEVISCH.

Door L. PIROOTE,
bestuurder der Vischmijn van Gent.

Lang heb ik gearzeld in een bijna zuiver wetenschappelijke afdeeling het woord te nemen en toch, met eene jarenlange ondervinding als bestuurder van de Stedelijke Vischmarkt van Gent, kan ik niet nalaten een en ander voor te brengen over dit zoo actueel vraagstuk :

« De verschheid van de zeevisch ».

Veel is er over deze kwestie gesproken en veel wordt er nog over geredetwist. Ten huidige dage bijzonderlijk dat, in opdracht van het Ministerie van Volksgezondheid, de groote centra van ons land een heftigen strijd hebben aangeboden tegen de vervalsching en het bederf van de levensmiddelen.

Hier dus handelen wij over de zeevisch en in 't bijzonder over de kenteekenen van verschheid van zeevisch. Meesterlijk werd dit beschreven door Dr. A. Vander Laan in zijn werk : « Vischkennis en Vischkeuring ».

Hoe de verschheid van zeevisch vaststellen ?

Men lette bijzonderlijk op wat volgt :

- 1° De reuk van versche zeevisch is frisch.
- 2° Zijne kleur geeft ons warme en levendige tinten, welke zeer dikwijls veranderen vooraleer het bederf intreedt.
- 3° De vinnen van versche visch zijn ongeschonden, vochtig en slijmachtig.
- 4° De versche visch is stevig en veerkrachtig. Een vingerindruk verdwijnt spoedig, met uitzondering nochtans in enkele gevallen als daar zijn : de Mooie Meid.
Deze proef kan men niet toepassen op gesneden visch zooals : mooten kabeljauw, koolvisch, groote schelvisch e. z. m. — ook niet op gepelde visch als rog bijv.
- 5° De oogen van versche visch zijn helder, blinkend en levendig; niet ingezonken of troebel.
- 6° De kleur der kieuwen is helder rood. Het gebeurt wel meer dat zulks kunstmatig wordt gedaan door het verven der kieuwen met bloed.

- 7^o Op zeer verse visch ligt nog het slijmachtig vocht dat pas verdwijnt nadat de visch enkele dagen in het ijs werd bewaard.
- 8^o In de meeste gevallen zitten de schubben goed vast.
- 9^o De buik van niet geruimde visch is rond. In algemeenen regel is men nochtans best met geruimden visch.
- 10^o De buik is ongeschonden en zonder vlekken.
- 11^o Verse visch is stijf en quasi onbuigzaam.

Al deze kenmerken van verscheid zullen door een knap vischhandelaar, steunend op lange practische ervaring, bij eerste zicht en als 't ware instinctmatig worden vastgesteld.

Anders is het nochtans gesteld met het groote publiek. Hier beperken de kenmerken zich tot de voornaamste en dan nog niet altijd, onder dezen hierboven opgesomd als : de reuk, de kleur van de kieuwen, het uitzicht en de slijmachtigheid.

Edoch is dit nog onvoldoende gekend. De grootste steun, de grootste zekerheid, kortom het vertrouwen, kan slechts worden verkregen door een degelijk ingerichte vischkeurdienst. Een keurdienst die aan ieder vischkooper de waarborg biedt, dat de gekochte waar normaal bruikbaar is als menschenvoedsel.

Op dit oogenblik nog bestaat er onder het mijnpersoneel in de verschillende steden van België, groot meeningsverschil bij de vischkeuring en inzonderheid in de klasseering van de visch.

Te Gent wordt de visch gerangschikt in eerste en tweede hoedanigheid of bedorven. Te Antwerpen in eerste, tweede en derde hoedanigheid of bedorven. Nog andere gevallen zijn mijn bekend en hieruit valt te besluiten dat er onder oogpunt van vischkeuring, nog geen enkele vastgelegde methode bestaat en er dienaangaande nog veel te doen is.

De vischkeuring te Gent geschiedt door drie officieële keurders, gewoonlijk oude vischhandelaars en slechts benoemd na een schriftelijk en streng practisch examen. Zoo als hooger gezegd wordt hier de visch gerangschikt in eerste en tweede klas, ofwel als bedorven verbeurd verklaard. Voor wat de eerste klas betreft, geeft deze keuring weinig of geene aanleiding tot moeilijkheden.

De visch welke al de voornoemde kenteekens van verscheid bezit wordt als van eerste hoedanigheid gerangschikt.

Vele moeilijkheden levert de keuring op voor visch van tweede hoedanigheid, bijzonderlijk wanneer de visch in zulk

stadium is gekomen dat hij op het oogenblik der keuring nog bruikbaar is, maar het gansch zeker niet meer zal zijn binnen de 24 uur. Het is onmogelijk deze visch na den verkoop te volgen.

Dikwijls rijzen geschillen op tusschen keurders en verkoopers. Alsdan wordt de tegenkeuring, voorzien in het Stedelijk reglement van de Vischmarkt, toegepast. In de meeste gevallen geeft deze tegenkeuring niet den gewenschten uitslag om meer dan een reden.

Dagelijksche moeilijkheden bij de vischkeuring hebben ons genoodzaakt naar nieuwe methoden uit te zien, welke in deze kiesche taak zouden verhelpen. Gansch natuurlijk belandde ik met deze gedachte in het Stedelijk Laboratorium. De heer Bestuurder Baetslé vond mijn initiatief belangwekkend en na de zaak te hebben ingestudeerd vestigde hij zijne keus op de chemische kleurmethode. Deze methode bestaat uit het volgende : Een stukje visch, ontdaan van het bloed, wordt gedurende een tiental minuten gewEEK in gedistilleerd water. Een deeltje van het aldus bekomen vocht wordt in een kroesje gegooit en gemengd met een aantal druppels reactief. Dit mengsel bekomt dan een kleur welke vergeleken wordt met een kleurenschaal, wat toelaat de reactie vast te stellen.

Anderzijds en op aanraden van den heer Bestuurder Baetslé stelde ik mij in betrekking met den heer Professor Vande Velde, die mij zeer welwillend beloofde ter zijde te staan te meer, dat hij door het beheer van Zeewezen was aangezocht geworden een methode in te studeeren, welke de vischkeuring op wetenschappelijke wijze zou mogelijk maken.

De heer professor stelde juist een bacteriologische methode op punt welke de toepassing is van de Skartechniek. Derwijze kan men in korten tijd het aantal bacteriën opzoeken, die zich in den visch ontwikkeld hebben.

Daar deze ontwikkeling de gewone waarneembare verschijnselen voorafgaat, zooals het ontstaan van ammoniak en aminozuren, zoo laat die methode toe, nauwkeurig de werkelijke graad van verschheid vast te stellen.

Op de volgende manier wordt te werk gegaan :

2 gram vischvleesch wordt aseptisch van buik en rug genomen en met 20 cm³ steriele melk innig gemengd. Deze bewerking geschiedt door middel van een schudtoestel. Het bekomen mengsel wordt in een buisje van 5 cm³ gegoten en gemengd met methyleenblauw. Met een glazen staafje wordt

een kleine hoeveelheid van dit mengsel uitgespreid op een bepaalde oppervlakte van een voorwerp-glas, gedroogd en aldus onder het immersie objectief van het microscoop gebracht. Men onderzoekt 10 verschillende velden. Het gemiddeld aantal bacteriën per veld laat toe de verscheide van de visch vast te stellen. De uitslagen van de verschillende proefnemingen voor oog mag men aannemen dat :

tot 1 bacterie, gevonden per veld, visch van eerste hoedanigheid is,

van 1 tot 3 1/2 bacteriën per veld, visch van tweede hoedanigheid is,

boven de 3 1/2 bacteriën moet de visch als ongeschikt tot verbruik, onder oogpunt van menschenvoedsel, aanzien worden.

Aangemoedigd door de eerste uitslagen, bekomen door de chemische methode, waarvan de uitgave slechts enkele franken vergde, stelde ik aan mijn bestuur voor, in de Stedelijke Vischmarkt, een klein laboratorium in te richten, noodzakelijk om de vischkeuring met de microscopische methode in toepassing te kunnen brengen. Mijn bestuur deelde volkomen mijne zienswijze en daar vinden wij het ontstaan van een laboratorium in de Gentsche Vischmarkt.

Deze instelling zal dubbel nuttig zijn in verband met de moeilijkheden welke, alles laat het voorzien, zich in de toekomst zullen voordoen. Inderdaad wordt de visch tegenwoordig veelal bewaard in koelkamers. De ondervinding heeft geleerd dat de visch dergelijk bewaringsprocédé moeilijk verdraagt.

Ik herinner mij de destijds in koelwagens aangevoerde visch van Duitschland.

Oogenschiijnlijk werd deze visch zeer versch uit de koelwagens gehaald, maar helaas, trad de bederving zoo snel in, dat het quasi onmogelijk was die visch nog verder als menschenvoedsel te verkoopen. De uitbreiding van het gebruik van koelkamers heeft dit gevaar merkkelijk vergroot.

Sedert een viertal maanden worden in hoogerogenoemd laboratorium proefnemingen gedaan en de uitslagen zijn waarlijk verassend. De beide methoden zijn van toepassing.

De kleurmethode laat toe aanschouwelijke uitslagen aan de belanghebbenden te toonen. De microscopische methode is kwantitatief en laat toe de hoedanigheid te bepalen door een cijfer wat beduidt, dat ieder eenheid overeenstemt met

10 miljoen bacteriën per gram vischvleesch. Deze werkwijze wordt tegelijkertijd toegepast en laat toe :

1° de kleurmethode te controleeren.

2° bij betwistte gevallen de verkoop van de visch toe te staan of te verwijzen en de gegadigden in de mogelijkheid stellen, bij verbeurdverklaring van hunne waren, verder te zaak te laten onderzoeken.

In dit laatste geval zouden drie voorwerp-glaasjes van den te onderzoeken visch gemaakt worden.

Een glaasje zou door ons laboratorium onderzocht worden. Een zou onder verzegelden omslag neergelegd worden ter greffie van de rechtbank en een derde zou, insgelijks verzegeld, aan belanghebbende overhandigd worden. Derwijze zou deze laatste in de mogelijkheid gesteld zijn zijne zaak verder te doen onderzoeken en, gebeurlijk, zijne rechten kunnen laten gelden. Deze handelwijze zou er machtig toe bijdragen ons het vertrouwen van alle belanghebbenden te schenken.

De enkele maanden ondervinding hebben ons geleerd dat de vischhandelaars zich nederleggen bij de uitslagen van onze opzoeken.

Als bijzonder resultaat mogen wij met veel vreugde vaststellen dat de visch in meer verschen toestand wordt aangeboden en dus verkocht in onze Stedelijke Vischmijn.

Ik besluit :

Er blijft nog veel te doen. Ik druk dus den wensch uit dat de Regeering eene Commissie zou samenstellen met opdracht het vraagstuk van de vischkeuring, in zijn geheel, in te studeeren en officieël te reglementeeren.

Ik ben overtuigd dat men aldus tot degelijke en gelukkige uitslagen zou komen wat alle betwistingen, in het vraagstuk nopens de vischkeuring, op een minimum zouden herleiden.

Verslag der Zittingen

Compte-rendu des séances

ZITTING VAN 19 JULI 1937.

Waren aanwezig : Prof. Dr. A. J. J. Van de Velde, Voorzitter, M. De Bock, Ondervoorzitter, Prof. Dr. Rodin, Dr. Van Hoeter, MM. Velthof, Piroote en Ing. Baetslé.

De zitting wordt voor geopend verklaard om 9. u. 15; Dr. Declercq afwezig zijnde, wordt M. Baetslé gelast over de zitting verslag te geven.

M. DE BOCK. — Quand faut-il manger les moules ?

M. Piroote is van meening dat de verbruiksvoorwaarden van mosselen dezelfden niet zijn aan de kust dan in het binnenland.

M. Rodin déclare que la toxicité des moules est due à des protozoaires (flagellates) et qu'il y a une corrélation entre la faune abondante de ces flagellates et la toxicité des moules. M. De Bock assure qu'à Philippine la toxicité des moules n'est pas connue, celles-ci étant consommées très fraîches.

M. DE BOCK. — Note sur l'influence de l'eau douce ou de l'eau de rivière sur le développement de la moule, spécialement dans le Braakman.

Prof. Dr. A. J. J. Van de Velde en conclue que les matières organiques des eaux résiduaires exercent une action favorable sur le développement des moules, comme il a pu le constater pour les huîtres.

Prof. Dr. A. J. J. VAN DE VELDE. — Over voedingswaarde van mosselen.

Prof. Van de Velde deelt nog mede dat deze studie wordt voortgezet op grootere hoeveelheden mosselen.

Dr. A. DECLERCQ. — Over samenstelling van het vleesch van *Delphinus delphis* (Dolfijn).

Dr. A. DECLERCQ. — Over de samenstelling van *Crangon vulgaris* (Garnaal).

De mededeelingen van Dr. Declercq, afwezig, zijn zonder bespreking aangenomen.

Dr. A. DECLERCQ. — Is het vleesch van pijlstaartrog giftig ?

Prof. Dr. Van de Velde deelt mede dat deze mededeeling van Dr. Declercq niet gedrukt werd; hij vermeldt dat het vleesch van pijlstaartrog als vleesch van minderwaardige hoedanigheid is, dat de besmetting waarschijnlijk zijn oorzaak vindt in de wonde veroorzaakt door de steek; bij de ontleding werden geen alcaloïden gevonden.

Prof. Dr. A. J. J. VAN DE VELDE. — Verdere onderzoeken over het bepalen van den verscheidsgraad van de zeevisch.

Dr. Van de Velde drukt op het feit dat de methode die hij voorstelt een eerste stap daarstelt in de wetenschappelijke keuring en dat de officiële keuringsdiensten nu zouden moeten optreden om ze te beproeven en de door hem vastgestelde cijfers in de praktijk na te gaan. Dr. Rodin is ook van meening dat, aangezien de bederving in betrekking is met het aantal bacteriën, de methode van Prof. Van de Velde de rechte weg daarstelt in de wetenschappelijke keuring.

Ing. R. BAETSLE. — Een voorproef bij de bacteriologische bepaling van den verscheidsgraad van visch.

Prof. Van de Velde drukt den wensch uit dat men zou overgaan tot het bepalen, op de zelfde monsters visch, van het aantal bacteriën, van den vrijen zuurgraad en van het gehalte aan ontbindingsprodukten, om derwijze de verschillende onderzoekingsmethoden te vergelijken. Dr. Rodin is van meening dat, moest voormelde voorproef door deskundigen gedaan worden, het gebruik van een potentiometer juister en gemakkelijker zou zijn.

M. L. PIROOTE. — De verscheid van de zeevisch.

Dr. Rodin stelt voor de wenschen uitgedrukt door M. Piroote aan de Regeering over te maken. Prof. Van de Velde spreekt in den zelfden zin. Het voorstel wordt aangenomen.

M. G. VELTHOF. — Vischkeuring.

M. Velthof deelt nog mede dat de keuring te Oostende dezelfde niet is dan in de steden van het binnenland, en dat

anderzijds de stadskeurders oude visschers zijn die van hun 10 jaar af varen op visschersvaartuigen zoodat zij een zeer groote ervaring hebben, met gevolg dat in den loop der laatste 15 jaren hunne keuring maar 2 maal betwist werd; hij drukt op het groot belang voor den verbruiker de deugdelijkheid van de visch te kunnen herkennen, dit zou hem moeten aangeleerd worden. De wensch wordt uitgedrukt dat maatregelen daartoe genomen worden door de Openbare Machten.

De zitting wordt geheven om 11 u.

De dd. Secretaris,
R. BAETSLE.

Wenschen

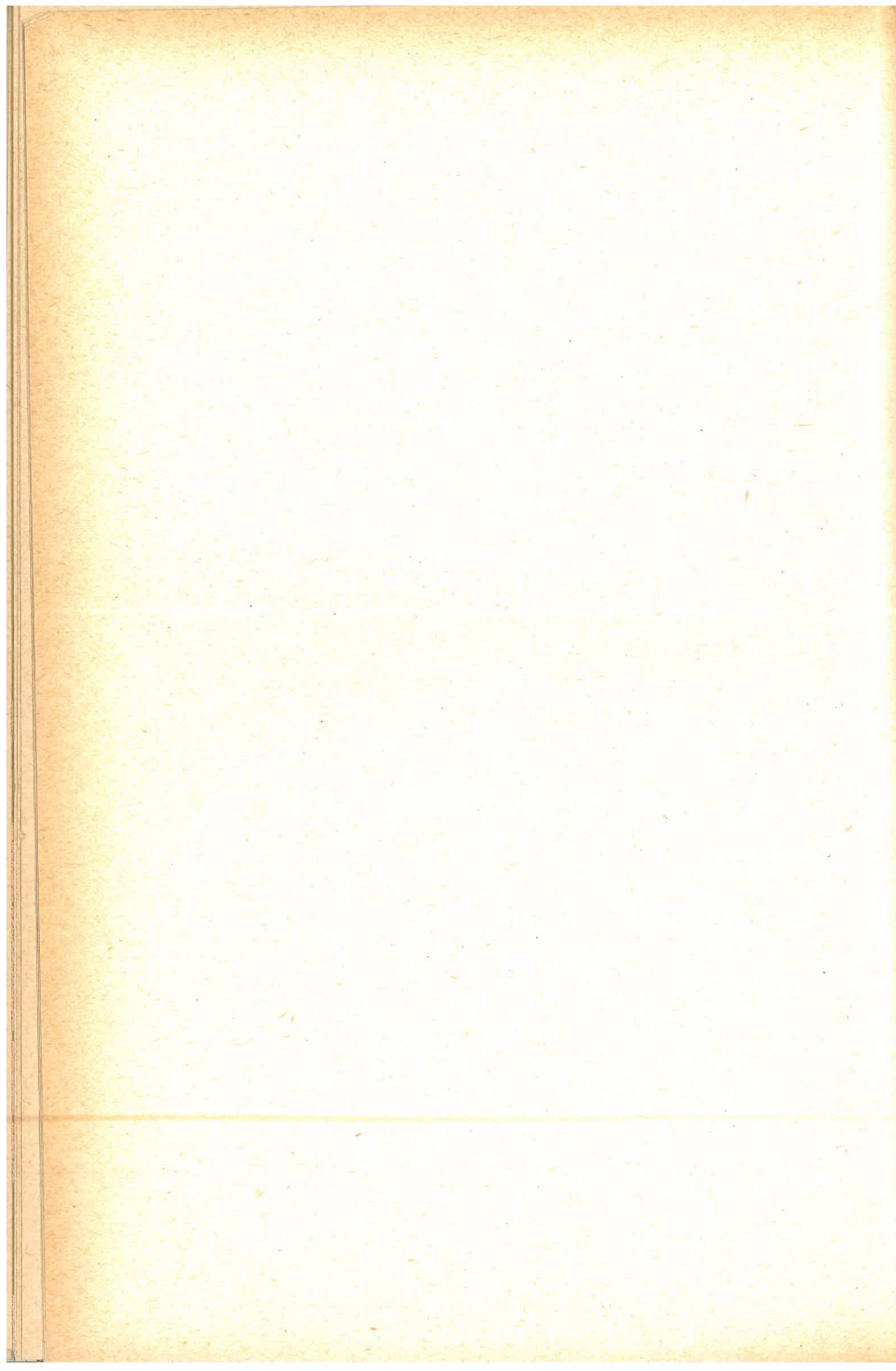
Vœux

I. — Dat de Regeering een Commissie zou samenstellen met opdracht het vraagstuk van de vischkeuring, in zijn geheel, in te studeeren en een voorstel van reglementatie op te maken.

II. — Dat de verbruiker versche visch en bedorven visch zou leeren onderscheiden; daartoe zou een sterke propaganda kunnen gemaakt worden, vooral bij de schooljeugd.

I. — Que le Gouvernement réunisse une Commission chargée d'étudier, dans son ensemble, la question de l'expertise du poisson, et d'élaborer un projet de réglementation officielle relative à cette expertise.

II. — Que le consommateur apprenne à distinguer le poisson frais du poisson de qualité inférieure. A cet effet une propagande active devrait être faite, surtout parmi la jeunesse scolaire.



VIJFDE AFDEELING.

Letterkunde en Kunsten over de Zee

BUREEL.

Voorzitter :

- HH. MULS, Conservator van het Koninklijk Muzeum van Antwerpen, Lid der Koninklijke Vlaamsche Akademie, Antwerpen.

Ondervoorzitters :

- PAUWAERT, Kunstschilder, Gent.
LYNEN, Secretaris van «de Belgische Mij. der Marine Schilders », Brussel.

Secretarissen :

- GILLIAMS, Letterkundige, Antwerpen.
Jufr. HUYBREGHS, Gehecht bij het Bestuur van het Zeewezzen, Brussel.
-

VERSLAGEN.

Verslag der Zittingen.

WENSCHEN.

CINQUIEME SECTION.

Littérature et Arts de la Mer

BUREAU.

Président :

- MM. MULS, Conservateur du Musée Royal d'Anvers, Membre de l'Académie Royal Flamande, Anvers.

Vice-Présidents :

- PAUWAERT, Artiste Peintre, Gand.
LYNEN, Secrétaire de la « Société Belge des Peintres de la Mer », Bruxelles.

Secrétaires :

- GILLIAMS, Littérateur, Anvers.
Mlle HUYBREGHS, Attachée à l'Administration de la Marine, Bruxelles.
-

RAPPORTS.

Compte-rendu des séances.

VŒUX.

L'INTERPRETATION DE LA MER DANS L'ART DES ANCIENS PAYS-BAS.

Par Mme SPETH-HOLTERHOFF.

L'interprétation de la mer dans les arts plastiques présente un grand nombre d'aspects différents. Dans toutes les branches, qu'il s'agisse de sculpture ou de dessin, de peinture ou d'eau-forte, partout l'artiste se heurte à des difficultés techniques analogues.

Il n'en va pas de même pour le musicien qui cherche son inspiration dans le rythme des vagues, ni pour le poète qui décrit l'ouragan ou chante les rives ensoleillées. Ceux-ci traduisent directement l'impression qu'ils ont ressentie devant la nature, tandis que le réalisateur plastique, au contraire, doit faire face à un véritable paradoxe : comment s'y prendra-t-il pour exprimer sa vision à l'aide des matériaux dont il dispose ? Le métal, le bois, la couleur sont des matières statiques; or, c'est au moyen de ces corps inertes et solides que le plasticien doit évoquer l'élément le plus fluide, le plus mobile, le plus impondérable : l'eau qui, par essence même, échappe à toute forme et à toute couleur.

Ne pouvant nous restituer la mer dans sa réalité propre, l'artiste cherche une façon de résoudre le problème; il étudie les possibilités que lui fournissent ses matériaux et il met à profit leurs propriétés, afin de traduire la masse mouvante de l'océan.

En outre, il s'imprègne de l'esprit de son époque et il reflète dans son œuvre les aspirations intellectuelles ou l'amour panthéiste de la nature qui dominent la sensibilité de ses contemporains.

Aussi, dans l'art plastique des anciens Pays-Bas, le paysage marin offre-t-il une grande variété de types. Dans l'œuvre de nos artistes, sculpteurs ou peintres, graveurs ou miniaturistes, l'interprétation de la mer décrit une longue courbe. Les tendances successives poursuivent une évolution régulière; chaque artiste s'assimile l'apport de ses prédécesseurs et il complète à son tour leur vision.

Aujourd'hui nous examinerons, dans ses grandes lignes, la transformation du paysage marin, depuis la période romane jusqu'à Pierre Bruegel l'Ancien. Nous étendrons légèrement le titre de cette brève causerie et, aux paysages qui évoquent la mer, nous en ajouterons quelques-uns qui s'inspirent des fleuves et des lacs. Il serait en effet impossible de se faire une idée juste de l'art de nos Primitifs, s'il fallait éliminer de leur production les scènes de la Bible, qui se déroulent sur les rives du Jourdain ou aux bords du lac del Tibériade.

L'œuvre qui nous servira de point de départ est précisément un baptême du Christ, qui décore les **fonts baptismaux de St-Barthélémy** à Liège. Cette cuve fut exécutée en laiton en 1117 par Régnier de Huy. Par la hardiesse technique, par l'observation des figures et de la draperie, cette création domine notre art mosan du XII^e siècle. L'interprétation de la scène est nettement spiritualiste; ce qui importe au sculpteur, c'est la parole de l'Evangile, l'onction donnée par le Précurseur au Christ au seuil de sa vie publique.

Le paysage se réduit à l'indispensable, trois arbres stylisés, une indication de terrain sous les pieds de personnages. Rien n'est plus éloigné de la vraisemblance que la façon schématique de représenter le Jourdain comme une pyramide traversée de sillons qui symbolisent les vagues. Sur le soubassement, le sculpteur a rendu la mer d'airain d'où émergent les douze bœufs, en quelques courbes, avec une sobriété analogue.

Volontairement, il atténue le décor et concentre tout l'intérêt sur les figures humaines; son génie plastique éclate dans les corps souples et vivants. La maîtrise parfaite du modelé apparente ces silhouettes aux productions les plus heureuses de notre art moderne. Si Régnier de Huy avait évoqué la matérialité de l'eau, s'il avait déployé autour de la cuve les sillons représentant les vagues, il aurait amoindri ses personnages. Son instinct d'artiste le guide et, hardiment, il n'accorde au Jourdain que la valeur d'un symbole et crée ainsi une œuvre d'une grande beauté spirituelle.

Des préoccupations esthétiques du même ordre se manifestent dans les manuscrits à miniatures contemporains. Sans atteindre à la hauteur de Régnier de Huy, nos enlumineurs,

eux aussi, ont interprété l'Evangile et la vie des saints d'une façon toute intellectuelle. Ainsi, dans un manuscrit mosan du XII^e siècle, St. Paulin de Nôle vogue vers l'Afrique. La barque est beaucoup trop étroite pour les personnages qui s'y pressent et la mer est figurée par quelques ondulations vertes posées en diagonale.

Au siècle suivant, dans un bel exemplaire du Rymbybel de Jacob Van Maerlandt, de petites « ystoires » sur fond d'or illustrent le texte du poète. Le baptême de Jésus est tout aussi sommaire que celui des fonts de St-Barthélémy et la mer monte encore en pyramide autour du corps du Christ.

Mais, vers la même époque, cette fois dans le manuscrit profane, roman ou récit d'histoire, une tendance différente se fait jour. L'enlumineur n'est plus un moine pieux, asservi à des modèles traditionnels, mais un laïque qui, pour la joie de ses lecteurs, interprète des anecdotes. Il recherche avant tout la clarté et le pittoresque.

Un curieux manuscrit, probablement d'origine limbourgeoise, est conservé à la Bibliothèque Royale de Bruxelles. Il date de la fin du XIII^e siècle et retrace **l'histoire d'Alexandre.**

Au cours des siècles, la vie du conquérant s'était transformée en une légende où se déroulaient des péripéties fantastiques. Ici le narrateur explique comment Alexandre, ayant voulu contempler la vie sous-marine, se fit descendre au milieu des flots dans un tonneau de cristal. Le fond d'or de cette miniature l'apparente encore à la formule conventionnelle, mais déjà nous percevons ici un premier effort vers un réalisme nouveau.

Naïvement, l'artiste a essayé de rendre la transparence de l'eau et de peindre le fond de la mer. Autour de la barque où veillent deux courtisans, nagent des poissons observés avec justesse : plies tachetées de rouge, anguilles, cabillauds. Plus bas, une énorme baleine noire passe au-dessus du tonneau sans faire le moindre mal au souverain, assis paisiblement, sa couronne d'or en tête. Par contre, sur le fond de sable, nous découvrons des créatures singulières, un homme, une femme et un chevreau, qui semblent vivre à l'aise dans les profondeurs marines.

Par son originalité et sa fantaisie, l'histoire d'Alexandre demeure exceptionnelle dans l'art flamand du XIII^e siècle.

Les contemporains de cet enlumineur primesautier s'efforcent également d'introduire dans leurs miniatures des détails réalistes; toutefois, cet idéal ne s'impose pas sans lutte. L'art de l'illustration possédait ses règles immuables; l'image servait à rompre la monotonie des lignes noires d'écriture sur le parchemin blanc, elle devait charmer les yeux par l'éclat de ses couleurs; les fonds d'or, les ornements arbitraires n'avaient pas d'autre but. Il fallut aux novateurs une certaine hardiesse pour s'écarter de la tradition; en outre, habitués à traiter les scènes sur un plan unique, leur inexpérience de la perspective était grande.

Lorsqu'au XIV^e siècle, les miniaturistes veulent situer leurs épisodes dans un décor montagnueux ou marin, ils tâtonnent et ils hésitent. Ils créent alors des images curieuses, où la gaucherie de la perspective se mêle au raffinement de l'exécution.

La Bibliothèque Royale possède un manuscrit somptueux de cette époque courtoise, les **Belles Heures du duc de Berry**, composées peu avant 1400. Le livre est illustré de nombreuses miniatures d'un éclat incomparable.

La Fuite en Egypte, attribuée à Jacquemart de Hesdin, offre un exemple typique de ce paysage à la fois conventionnel et observé, qui répond à l'idéal raffiné du temps. L'enlumineur indique, non sans subterfuges, les plans successifs. Derrière les personnages, il dessine une crevasse singulière et le seul but de ce ravin est d'amener l'œil du spectateur du premier au second plan. La Sainte Famille longe la mer, et une très curieuse marine remplit le haut de l'image.

Le peintre cherche ici la couleur locale et il situe en Orient sa Fuite en Egypte. Mais il place le récit évangélique sur la côte d'Asie Mineure, non comme elle apparaissait au temps du Christ, mais telle que l'avaient connue les Croisés. Dans cette miniature, le donjon au bord de l'eau, le mur d'enceinte aux tours crénelées et surtout le minaret avec sa plateforme pour la prière musulmane rappellent les ports syriens, notamment celui de Tortose, célèbre dans toute la chrétienté depuis le XII^e siècle par son pèlerinage de Notre-Dame.

Pour évoquer la Méditerranée, l'artiste a employé un bleu très pâle, beaucoup plus clair que le ciel d'outremer éclatant. Trois barques aux formes décoratives sont ingénûment posées sur l'eau, mais comme elles sont dépourvues de pesanteur, elles ne s'y enfoncent pas.

Peu de manuscrits enluminés montrent une telle perfection et des passages aussi moelleux d'un ton à un autre.

La même gaucherie, unie à la même douceur, se retrouve dans les panneaux contemporains de Broedrlamm; mais quelques années plus tard, au début du XV^e siècle, l'art de nos paysagistes va soudain franchir un pas énorme.

Le cliché que nous examinons à présent constitue un témoignage décisif sur le progrès du réalisme aux Pays-Bas. Hélas, l'original, — un fragment des **Très belles Heures de Notre-Dame** — a disparu en 1903 dans l'incendie de la bibliothèque de Turin. Seules subsistent les photographies que le comte Durrieu venait de faire exécuter. La perte est d'autant plus regrettable que l'on peut attribuer avec vraisemblance ces précieuses enluminures à Hubert Van Eyck.

La scène représente le duc Guillaume IV de Hollande et sa suite qui viennent de débarquer sur une plage de Zélande. En 1416, dans une traversée périlleuse, le souverain avait échappé à la tempête et la miniature commémore sa reconnaissance envers Dieu qui l'assista.

Pour la première fois dans l'art de nos contrées, nous pouvons contempler ici un fond de paysage d'un esprit profondément réaliste. La nature est vue par un œil sensible; la perspective est observée, toute gaucherie disparaît. Dans le ciel, le soleil dissipe les nuages; sur la plage, les vagues viennent se briser en écumant, tandis qu'à l'horizon, elles moutonnent encore après la tempête. Hubert Van Eyck — ou l'auteur anonyme de la miniature — exprime toute la poésie de la nature vue pour elle-même. Sur ce carré de parchemin, au moyen d'imperceptibles touches de couleur, il rend palpables l'air, l'espace et la lumière. Le décor se relie aux personnages, le jour déclinant glisse sur les casques et les armures; le cheval écrase sous ses sabots l'herbe fleurie.

Des caractéristiques plus frappantes encore se retrouvent dans une miniature de la même main, provenant aussi des **Très belles Heures de Notre-Dame**. Ce fragment-ci existe toujours à la Bibliothèque de Milan. Dans ce **Baptême du Christ**, Hubert Van Eyck s'est attaché au moins autant au paysage qu'aux figures. A l'avant-plan, Jésus est entré

dans l'eau à mi-corps, tandis que Jean, un genou en terre sur la berge, lui confère le baptême. Autour d'eux, le décor s'étale, plein de détails pittoresques qui n'ont aucun rapport direct avec le texte des Évangiles.

Le peintre, pour sa joie et pour la nôtre, a retracé un coin de son pays; le château-fort de pierres bleuës, couvert d'ardoises, les toits de tuiles ou de chaume, le moulin, les collines sont sans doute un souvenir des bords de la Meuse.

Il n'est pas rare de voir nos Primitifs s'inspirer ainsi d'un cadre familial, mais ce qui demeure exceptionnel au début de l'art flamand, c'est la notation de l'heure fugitive. Dans cette miniature le soleil couchant teinte de rose le ciel et se mire dans le fleuve; déjà le crépuscule assombrit le château et les frondaisons, tandis qu'un dernier rayon s'attache sur le mur blanc d'une maison. La lune, très légèrement indiquée, s'élève au-dessus de la colline.

A lui seul, le Jourdain constitue un petit chef-d'œuvre. Il traverse la vallée en courbes molles; dessine des promontoires et des baies, reflète à l'avant-plan les moindres détails du donjon et des arbres. De courtes vagues se brisent sur la rive et des canards traversent le fleuve. Mais ces détails infimes n'ont rien de mesquin et le peintre suggère dans cet étroit espace la fuite du fleuve vers l'horizon et la poésie du crépuscule qui tombe.

Désormais cette véracité constitue une des qualités primordiales du paysage flamand. Après la miniature, il conquiert la peinture et nous le découvrons dans les tableaux des Van Eyck.

La personne et l'œuvre d'Hubert, l'influence qu'il exerça sur son frère cadet demeurent l'objet de polémiques virulentes. En tous cas, il est indéniable que le sentiment de la nature, l'interprétation neuve de la perspective aérienne qui caractérisent les miniatures de Belles Heures se retrouvent dans les fonds de paysage de Jean Van Eyck.

Sa Vierge au Chancelier Rolin, du Louvre, montre à l'arrière-plan une ville qui s'étale au bord d'un fleuve. L'artiste passe d'un plan à un autre et suggère la profondeur par d'habiles transitions. Notre œil va des figures monumentales de Vierge et du Chancelier aux colonnes qui soutiennent la loggia, puis le regard s'attarde un instant en contrebas dans le jardin fleuri; détaille les arches du pont et les édi-

fices sur la rive et suit enfin les méandres du fleuve qui se perd dans la vallée.

Des érudits ont vainement essayé d'identifier ce site; ils ont analysé les monuments peints à une échelle minuscule et ont cru y discerner le souvenir des tours d'Utrecht, de Liège, de Cologne, de Londres même. Plus simplement, nous pouvons admettre que Jean Van Eyck n'a guère eu souci de peindre un paysage réel. Mû par son instinct créateur, l'artiste s'est abandonné à son imagination et ses tours d'églises, groupées selon sa fantaisie, sont un hommage à la Madone et à son Fils, miraculeusement descendus dans la demeure fastueuse du chancelier de Bourgogne.

A la suite de Jean Van Eyck, Rogier Van der Weyden a également introduit le paysage comme fond de ses épisodes religieux. Sa technique est aussi détaillée que celle de son devancier; les clochers, les bouquets d'arbres, les promeneurs sont rendus avec la même fidélité de miniaturiste.

Mais, lorsqu'on analyse le décor fluvial du tryptique Bracq par exemple, l'on s'aperçoit que la liaison fait défaut entre le paysage et les figures. Rogier a simplement posé ses protagonistes devant un fond au goût du jour; attiré par le drame religieux, il se désintéresse du monde extérieur. Entre ses figures et ses décors conventionnels, il supprime les plans intermédiaires et ne cherche pas, comme Jean Van Eyck, des transitions subtiles.

Ce parti-pris se marque nettement dans son **Baptême du Christ**, centre du tryptique de St-Jean, de Berlin. Rogier a répugné, semble-t-il, à prolonger le Jourdain jusqu'à l'avant-plan; à peine si un peu d'eau entoure les genoux du Christ; l'ange dissimule le fleuve derrière le manteau qu'il déploie et, sous les pieds de saint Jean, la berge est indiquée d'une façon schématique. Un encadrement gothique en pierre sculptée renforce encore cette impression de décor irréel. Tout l'intérêt se concentre sur la signification émouvante de l'épisode évangélique, où Rogier déploie librement son génie. Mais, si nous examinons le haut du tableau, nous remarquerons que le paysage reprend ici ses droits; au delà des têtes, les rives du Jourdain s'animent; des arbres et des bâtiments se pressent au bord de l'eau et le fleuve, baigné de lumière, s'estompe en teintes claires vers l'horizon.

Cette transposition de la réalité constitue une des caractéristiques de Rogier qui n'hésite jamais à plier la nature au gré de la valeur expressive.

Memling, si proche de Rogier par certains aspects, s'écarte de lui par sa conception du paysage. Si, dans sa jeunesse il s'inspire de son maître jusqu'à lui emprunter ses figures les plus originales, il se manifeste pas pour la nature le même détachement que Rogier. Memling est moins personnel que lui, les transpositions audacieuses répugnent à son tempérament paisible. Il aime la nature telle que ses yeux la perçoivent et il la rend avec fidélité. Pour lier ses figures à son paysage, il dessine au deuxième plan un bel arbre isolé, un rocher aux cassures multiples, qu'il situe à mi-distance entre le personnage principal et la ligne d'horizon.

Le Saint Christophe, du musée de Bruges, a été peint en 1484, dans la pleine maturité de Memling, une quarantaine d'années après le Baptême du Christ de Rogier que nous venons d'analyser. Memling amène franchement son décor à l'avant-plan et l'interprète dans un esprit véridique. Il observe la transparence de l'eau qui baigne les pieds de saint Christophe et parseme la berge de fleurs familières, détaillées avec minutie. Nous identifions parfaitement les narcisses, les feuilles de fraisiers ou de violettes.

Mais les blocs de rochers qui encadrent le saint n'obéissent pas encore à cet idéal de vérité. Postés là pour équilibrer la figure centrale, ils découpent autour d'elle d'in vraisemblables complications.

Cette convention, si visible à l'écran, s'atténue dans l'original par l'éclat et le charme de couleur. Le peintre de Bruges atteint ici à l'intensité de coloris des Van Eyck, le rouge vif du manteau de saint Christophe, les robes noires de saint Maur et de saint Gilles mettent en valeur le vert intense des feuillages et la transparence glauque de l'eau. Par sa science de coloriste, Memling harmonise ses figures et son décor.

Un artiste singulier, qui échappe aux classifications archéologiques, va jeter tout à coup une note étrange dans la peinture flamande. Jérôme Bosch, à la fois réaliste et visionnaire, s'empare du paysage de ses contemporains et le transpose

dans ses hallucinations. A ces moments de fièvre créatrice, la nature n'est plus, pour le maître de Bois-le-Duc, un décor paisible où se meuvent les hommes; elle se transforme en une force mauvaise, peuplée de monstres bizarres.

Bosch emprunte à la réalité tous ses éléments, mais il les juxtapose d'une manière imprévue et cocasse. Il parvient ainsi à entraîner le spectateur dans un monde singulier, à la fois matériel et fantastique.

La Nef des Fous, du Louvre, nous montre son esprit désabusé et sarcastique. La signification exacte de ce petit panneau est très discutée. L'on y a cherché une interprétation du *Narrenschiff*, satire en vogue au XVI^e siècle, puis on a songé à la « *Blauwe Schuyte* » (le bateau bleu) société très libre, qui groupait dès le début du XV^e siècle les amateurs de vie joyeuse. Enfin, l'on compare cette nef à la barque symbolique de l'Eglise. La scène serait une satire contre les moines qui se divertissent, tandis qu'ils laissent se perdre les âmes. Celles-ci seraient figurées par les deux nageurs à l'avant-plan.

Sans doute ne connaissons-nous jamais la pensée profonde de Jérôme Bosch, mais nous constatons qu'il atteint à une extraordinaire acuité d'expression dans les visages caricaturaux de ses voyageurs. L'esquif, orné de verdure, chargé de passagers qui chantent et boivent, vogue sur une mer huileuse et sombre. Tous les détails semblent pris sur le vif, chaque personnage est étudié dans sa vérité et malgré tout, ce petit panneau réaliste nous laisse une impression étrange de rêve et d'hallucination.

C'est chez un artiste contemporain de Jérôme Bosch que s'instaure enfin l'équilibre entre le paysage et la figure humaine. Gérard David attache une importance égale aux personnages et à la nature qui les environne.

Son **Baptême du Christ**, du musée de Bruges, commencé vers 1500, marque une étape décisive dans l'interprétation du thème traditionnel. Cette fois, les rives du Jourdain ne sont plus un décor, mais elles ont une valeur équivalente à la scène qu'elles abritent.

Le fleuve s'étale largement depuis le cadre jusqu'aux genoux du Christ méditatif et recueilli; le peintre a dessiné

avec précision les cercles concentriques autour des jambes de Jésus. Saint Jean s'agenouille sur la berge terreuse et non sur un support abstrait. Seul un bel ange, vêtu de brocart comme un évêque, met une note conventionnelle dans cet ensemble observé.

Gérard David n'a pas songé à la Palestine en composant son tableau; il a peint un paysage de nos contrées et il retrace dans ses moindres particularités un bois de hêtres et de châtaigniers. Les touffes de feuillage, les châtaignes entr'ouvertes, le lierre qui enserre un tronc lisse sont rendus avec une exactitude de miniaturiste. Au loin dans la plaine s'élèvent les toits aigus d'une ville, que domine une cathédrale romane.

La scène se déroule, non plus devant un décor, mais au milieu de la nature, observée par un artiste sensible et scrupuleux.

Bientôt le paysage deviendra l'essentiel de la composition, au détriment des figures qui diminuent d'importance. Au début du XVI^e siècle, la curiosité pour la nature est générale; les savants et les voyageurs révèlent du monde des aspects nouveaux et le peintre traduit dans son œuvre des préoccupations analogues. L'artiste des Pays-Bas chez lequel se marque le mieux cette conception est Joachim Patinir.

Dans son **Baptême du Christ**, de Vienne, le paysage vit d'une façon intense et dramatique; les rochers aux formes bizarres, particuliers à Patinir, le ciel orageux donnent à la scène traditionnelle une présentation inédite. Le site tourmenté crée une ambiance angoissante et semble présager la lourde vie de souffrance qui attend le Christ.

Patinir s'inspire de Gérard David dans ses figures de Jésus et de saint Jean, mais il néglige l'ange vêtu du brocart. Ses personnages sont représentés à une échelle sensiblement plus réduite que chez son devancier; l'œil est attiré avant tout par l'ampleur du fleuve qui coule entre ces rochers décoratifs, solidement dessinés. Patinir ne déatille pas, comme Gérard David, une campagne fleurie, mais il s'efforce de mettre son décor en harmonie avec l'événement solennel qui vient de s'accomplir.

Il assombrit le ciel de nuées autour de la zone lumineuse où paraît Dieu le Père et il dépouille volontairement sa com-

position des détails riant. A l'avant-plan, il dresse un arbre dénudé et il ne rehausse d'aucune touffe de verdure ses rochers sombres.

Ainsi, guidé peut-être par son intuition d'artiste, peut-être aussi parce qu'il avait entendu des descriptions de Terre Sainte, Patinir nous donne une interprétation du Jourdain beaucoup plus proche du fleuve réel que celle de ses prédécesseurs. Ces rives désolées, ces grandes masses de rochers arides qui contrastent avec les délicats lointains bleus du pays de Moab évoquent curieusement ce coin de Judée, où le Précurseur baptisa Jésus.

Un deuxième tableau de Patinir marque un point nouveau dans la longue évolution du paysage flamand. Cette fois, les personnages n'ont même plus une valeur équivalente au décor, mais ils s'amenuisent, se réduisent à un détail dans l'ensemble de la nature.

La petite **Fuite en Egypte**, du musée d'Anvers, nous apporte le témoignage de ce changement d'esthétique. L'œuvre est signée et date d'environ 1520.

Dans la miniature des Heures de Berry que nous avons examinée tout à l'heure, la Sainte Famille occupait la moitié de la composition; ici cent-vingt ans plus tard, elle ne forme plus qu'un petit groupe pittoresque qui chemine dans une cadre grandiose de montagnes.

Patinir a réservé toutes ses séductions de coloriste à ce paysage; par des dégradés subtils, il passe sans heurt des bruns de l'avant-plan aux gris et aux verts; puis, pour peindre la mer qui effleure la côte ensoleillée, il se sert des bleus turquoise les plus frais, qui tranchent à peine sur le ciel lumineux.

Une poésie intense émane de ce petit chef-d'œuvre. Désormais la nature, non plus asservie à la figure humaine, mais son égale en importance, va vivre de sa vie propre.

Le paysage flamand, interprété diversement tout au long du XVI^e siècle, porte au loin la renommée de l'école anversoise. Toutefois, ce n'est pas uniquement dans la peinture, mais aussi dans une branche différente que se manifeste l'activité de nos artistes. A présent, le burin et l'eau-forte leur offrent des possibilités nouvelles.

La gravure anversoise prend son essor dès le début du XVI^e siècle et les estampes imprimées dans les ateliers de la métropole sont appréciées par les amateurs du monde entier. Le paysage marin ou fluvial occupe dans cette production une place importante.

Déjà, vers la fin du XV^e siècle, quelques planches curieuses furent gravées par un monogrammiste, connu par sa seule initiale, un W. dont il signait ses œuvres.

C'est plutôt un artisan qu'un créateur; il burine minutieusement des **vaisseaux de commerce** et un **navire de guerre**, dénommé « un Kraeck ».

Ces planches documentaires sont destinées à servir de modèles aux peintres de marines et on les retrouve, à peine modifiées, dans des compositions de miniaturistes ou de xylographes contemporains. La mer n'est ici qu'une simple indication schématique; elle est rendue par des rouleaux plus semblables à des copeaux qu'à des vagues.

Sous Charles-Quint, l'école anversoise affirme ses caractères. Une prospérité inouïe règne à Anvers; l'or afflue et le luxe s'étale. Cet épanouissement se répercute dans les arts plastiques; les peintres comme les graveurs recherchent la somptuosité et la complication des ornements.

La critique d'art se montre sévère aux « Maniéristes anversois » qui, en somme, traduisent à leur façon les aspirations de leurs concitoyens. Dirik Vellert est un graveur typique de cette époque. Admirateur de Durer et de Lucas de Leyde, il s'écarte de ses maîtres par une conception du sujet plus exubérante et, — si l'on peut dire — plus anversoise.

En 1523, il signe et date une **Vocation de Saint Pierre et Saint André**. Sur la berge du lac de Tibériade, Jésus fait signe aux pêcheurs galiléens qui retirent leurs filets. Autour de la barque, les vagues se recourbent en ondulations compliquées, volutes superflues et illogiques, car le fond du paysage est calme; d'ailleurs le texte évangélique n'indique pas que le Christ appela à Lui les apôtres par un jour d'orage.

Dans cette estampe, Dirik Vellert sacrifie au goût contemporain; lorsqu'il éparpille autour de la barque des vagues tumultueuses, il se conforme au maniérisme anversoise, qui multiplie à plaisir les arabesques. Ici, l'abus de la richesse décorative a sans doute étouffé la spontanéité de l'artiste.

Ce maniérisme local eut la vie brève; il ne put lutter contre l'engouement irrésistible que suscita dans le nord la renaissance italienne. Nos artistes font le voyage d'Italie et rapportent d'au delà des monts des façons neuves de sentir et de penser. Se conformant au goût du jour, ils modifient leurs conceptions picturales. A présent, leurs estampes rassemblent, dans un étroit espace, les montagnes, les lacs, les forêts qu'ils avaient observés durant leurs pérégrinations. Dans ce décor composé, ils introduisent des personnages pris à l'histoire ancienne ou à la mythologie.

Jérôme Cock, avant de devenir à Anvers un célèbre marchand de gravures, fit, lui aussi, dans sa jeunesse, le voyage d'Italie.

La planche des **Amours de Héro et Léandre** est représentative de l'esthétique qui régnait aux Pays-Bas vers 1540. Léandre traverse l'Hellespont à la nage pour rejoindre sur un rocher son amant Héro. De petites vagues courtes et multiples indiquent qu'il s'agit d'un bras de mer, néanmoins le paysage qui se développe au loin rappelle les lacs italiens. Dans le ciel, le graveur a noté avec adresse l'effet de soleil perçant les nuages. De nombreux détails pittoresques, une ville sur la rive, des bateaux, des cygnes animent l'estampe de Jérôme Cock.

Cette invitation au voyage vers des régions à la fois réelles et transposées par l'imagination exprime bien le romantisme particulier, le besoin d'évasion du XVI^e siècle tourmenté.

Peu d'années après Jérôme Cock, un de nos plus grands artistes, Pierre Bruegel l'Ancien, part à son tour pour l'Italie. Il n'est pas, comme ses camarades, attiré par l'antiquité classique, mais la nature l'enthousiasme et il dessine, avec une acuité extraordinaire, les paysages qu'il traverse. Il pousse jusqu'en Sicile et ses nombreux croquis lui serviront plus tard à composer ses gravures et ses tableaux.

Sa première eau-forte est une marine, une **Vue de la Méditerranée**, signée et datée de Rome en 1553. Chose rare pour l'époque, Bruegel n'avait mis aucun personnage dans son estampe, mais après sa mort, l'éditeur trouvant la composition trop vide, fit rajouter dans le ciel une **chute d'Icare**.

Cette œuvre de début renferme déjà les caractéristiques du

maître : la simplicité des moyens et la fermeté du trait. Bien mieux que ses devanciers, Bruegel évoque l'atmosphère marine. Au lieu d'encombrer son sujet, de multiplier les hachures, il respecte le blanc du papier, ne pose que les lignes essentielles, mais il le fait avec une telle justesse, une telle science des valeurs, qu'aussitôt les masses s'organisent, les plans fuient vers l'horizon et l'air circule dans toute la composition.

Quelques bateaux aux voiles pendantes demeurent immobiles sur la mer calme, pourtant l'on devine le frémissement de l'eau autour des coques. Ce mouvement de la mer, que les artistes précédents avaient été inhabiles à exprimer, Bruegel le rend par des lignes droites, de longueurs graduées, qui alternent avec les blancs du papier. Puis, pour faire reculer les lointains, il marque fortement les noirs des navires et met par ci, par là, un accent sombre le long d'une rive.

Rien ne paraît plus aisé, mais il fallait au dessinateur un œil prodigieusement aigu, un sens inné des nuances, un esprit synthétique pour traduire ainsi la nature.

C'est probablement vers la même époque, lorsqu'il n'était encore qu'un débutant obscur, que Bruegel exécuta sa série des **Vaisseaux de mer**, planches documentaires, mais où perce néanmoins le génie de l'artiste. L'on estime que certains de ces navires sont de type italien, d'autres flamands.

Voici une **Nef de bande vue de poupe entre deux galères**. La planche est signée. Bruegel a non seulement noté les moindres détails de construction, mais il indique que le vent souffle et que la tempête approche. De gros nuages montent à l'assaut du soleil, les voiles se gonflent et semblent vivre, la mer offre cet aspect huileux qui précède l'orage. L'atmosphère lourde est suggérée avec la simplicité et le dépouillement qui font du peintre des kermesses un dessinateur inégalable.

La **Nef de bande**, qui navigue sous pavillon impérial, est sans doute un Baleinjer, un navire de guerre en forme de baleine des pays nordiques. Le ciel est clair, de petites vagues joyeuses, frangées d'écume, environnent la coque. Tout l'intérêt se concentre sur la forme décorative du navire, sur l'opposition entre les courbes des voiles et les lignes droites des mâts. Cette nef de bande n'est plus une planche, mais un organisme vivant.

Le grand **Combat naval dans le détroit de Messine** con-

tient plusieurs des vaisseaux que Bruegel dessina séparément. Au premier plan, dans la fumée, les combattants montent à l'abordage; la mer est sillonnée de navires qui font voile vers la bataille; sur les rives du détroit, Messine et Reggio sont indiquées avec précision. Les ronds qui parsèment l'eau évoquent la pluie de mitraille lancée par les canons. Déjà la conception dramatique s'apparente à certains tableaux que Bruegel créera d'après ses souvenirs d'Italie.

Nous trouvons ces navires, à peine modifiés, dans la **Vue du port de Naples**, de la galerie Doria, que la critique place parmi les premières œuvres peintes de Bruegel.

La plupart des contemporains de l'artiste auraient fait de la ville, de son môle et de son château pittoresque le sujet principal du tableau. Bruegel, par contre, accorde toute son attention à la mer et au ciel; il repousse à l'horizon Naples et ses montagnes et détaille le jeu des vagues et les particularités des navires.

Sans perdre sa finesse de graveur, il déploie ses dons de coloriste; toute l'œuvre est conçue dans une gamme bleu-vert, allant du ton glauque de l'eau jusqu'au bleu imperceptible des lointains. Sur la mer calme, à peine sillonnée d'écume, se balancent des navires; ceux-ci sont traités dans les bruns, depuis le marron foncé des coques jusqu'au blanc crème des voiles. Ces deux teintes, le bleu-vert opposé aux bruns constituent une harmonie raffinée, quelque peu sévère, que rehausse dans le ciel une légère touche de rose.

Le crépuscule assombrit déjà la baie et la douceur d'une fin de jour est rendue avec ce sens exquis des valeurs, cette justesse de coloris qui sont l'apanage de Pierre Bruegel l'Ancien.

La Chute d'Icare, du musée de Bruxelles, s'inspire, elle aussi, des réminiscences d'Italie. Le décor rappelle le détroit de Messine et le navire s'apparente aux gravures des vaisseaux de mer.

Le fond marin, évocateur de la Méditerranée, est peint dans un ton éclatant de turquoise sur lequel tranche le gris des îlots rocheux; le ciel lumineux nous restitue la légèreté de l'air sicilien. Pourtant à ce lointain méridional, Bruegel accole un avant-plan, emprunté, semble-t-il, à la Flandre et qui se raccorde au fond avec quelque incohérence.

En réalité, le peintre a illustré selon son génie indépendant un sujet à la mode, tiré d'Ovide : la Chute d'Icare. Les détails

matériels, le campagnard qui laboure, le berger qui regarde le ciel, la perdrix sur la branche sont pris au poème latin, mais Bruegel, peu soucieux de mythologie, a presque escamoté la figure d'Icare. Le malheureux vient de tomber à la mer près du navire; seules les jambres émergent encore et des plumes éparées indiquent le drame qui vient de s'accomplir.

Sans doute, le grand peintre a-t-il exprimé de la sorte que les rêves chimériques s'effondrent, tandis que les travailleurs attachés à la terre achèvent leur tâche et que la nature suit son cours.

Une des dernières œuvres de Bruegel, la **Tempête** de Vienne, résume en quelque sorte son esthétique et sa philo-petit panneau, resté par endroits à l'état d'esquisse, laisse apparaître sans contrainte le génie du maître.

La mer déchaînée compose à elle seule le sujet du tableau; l'intérêt se concentre sur le mouvement de l'eau, sur les vagues qui menacent d'engloutir le navire.

Dans cette marine inachevée, nous pouvons analyser la méthode de travail de Bruegel. A larges coups de pinceau, il suit l'ondulation des vagues; tantôt il appuie la touche sombre, tantôt il l'éclaire d'un peu de blanc. Aussitôt, le rythme naît, une vie tragique anime la composition où, sous un ciel plus obscur encore que la mer, le navire en péril lutte avec l'ouragan.

Ce bateau prêt à sombrer et que suit une baleine, la gueule ouverte, illustre un dicton flamand du XVI^e siècle. Un tonneau tombé de l'embarcation danse sur les vagues et la sentence naïve dit : « La baleine qui s'amuse d'un tonneau jeté à la mer et laisse échapper le bateau qu'elle s'apprêtait à faire chavirer, ressemble à l'homme qui s'absorbe dans des détails et oublie le but essentiel de la vie ».

Pierre Bruegel l'Ancien exprime ici sa conception de l'art. S'il a su, mieux que personne, dessiner et peindre les détails les plus infimes, jamais il n'a laissé ces accessoires étouffer l'essentiel de ses idées. Son intuition d'artiste le poussait à exprimer avant tout la vie profonde et mobile de la nature; cette vie, il la traduit par l'opulence des frondaisons, la lumière changeante qui baigne un site, l'agitation éternelle de la mer.

Le peintre des kermesses et des scènes paysannes se montre pitoyable à la misère humaine et il étend ce senti-

ment fraternel à la nature entière. Il éprouve le même amour pour les êtres et pour les choses, son œil s'émerveille autant de l'expression d'un visage que d'une traînée furtive d'écume sur la mer.

Bruegel aurait pu faire sienne la devise d'un artiste un peu plus jeune que lui, Georges Hoefnagels, qui inscrivait en latin, dans un cartouche au bas de ses miniatures : « La nature est le seul maître ».

Cette pensée d'un peintre original et délicat, trop oublié aujourd'hui, peut servir d'épilogue à notre exposé.

La longue courbe que décrit le paysage flamand n'est, en somme, que l'histoire de ses conquêtes progressives. Nous avons vu comment l'art plastique, parti de l'idéal spiritua-liste du moyen âge, glisse vers le réalisme et aboutit enfin à la glorification de la nature vue pour elle-même. Le décor, au début simple indication de lieu, s'implante jusqu'à étouffer progressivement le sujet; il devient, à lui seul, l'objet de l'enthousiasme du peintre.

Pierre Bruegel l'Ancien a tracé la voie. Ramassant en une synthèse puissante les efforts de ses devanciers, il s'empare du paysage et, selon la parole un peu vive de son biographe Karel Van Mander, il avale les montagnes et les vallées pour nous les restituer en une création neuve.

Bruegel deviendra la source féconde, où puiseront inlassablement nos peintres. S'il domine de tout son génie l'innombrable troupe de nos paysagistes, c'est qu'il a su, mieux que personne, aimer et comprendre profondément la nature.

QUAND LA PESTE RAVAGEAIT NOS PORTS

FLAMANDS...

(Contribution à l'histoire de la quarantaine dans les provinces belges.)

Par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
membre de l'Académie de Marine.

Depuis une cinquantaine d'années, la Belgique n'a connu que des cas isolés et plutôt bénins de choléra. Mais, au cours des siècles précédents, des épidémies de peste, présentant toujours un caractère d'effroyable horreur, apparaissaient très fréquemment.

A partir du XVI^e siècle, des mesures conservatoires furent prises. Dès qu'une maladie contagieuse se déclarait à bord d'un bateau, ce dernier, avant d'aborder, était tenu de hisser le pavillon jaune le long de la drisse.

C'est ainsi que Bruges, Anvers, Nieuport et Ostende virent successivement apparaître le malifique pavillon de désolation. Mais c'est surtout ce dernier port qui, en raison de relations suivies entretenues avec les pays lointains, eut dans la suite le triste privilège de le voir, de plus en plus souvent, flotter sur son indocile rade.

Les îles, les fameuses îles d'aventures posées sur les océans comme des corbeilles pleines de fruits, n'importait point seulement de précieuses épices ou de multicolores perroquets. Le beau navire de la chanson dissimulait aussi dans ses cales les pestes surnoises ou d'autres mystérieuses maladies tropicales. C'était surtout l'été que la mer peu chiche de ses lugubres présents les apportait comme en se jouant, dans l'or du soleil avec la complicité d'un ciel trop bleu.

Etant donné l'état fort précaire de la médecine d'alors, et la naïveté des remèdes pharmaceutiques, on conçoit la rapidité avec laquelle le fléau pouvait se répandre et donner lieu à un épouvantable nécrologue.

En 1655 — relate Jacob Bowens dans son intéressant *Nauw Keurige Beschrijving van Ostend* — un navire apporta la

peste aux habitants de sa ville natale et une grande partie de la population ostendaise fut décimée.

En 1655, la mort nourrie des sucS vénéneux des terres inconnues fit de nouveau tinter devant le lazaret d'Ostende les grelots de la peur. La *Chronijcke van Brabant* nous apprend que l'épidémie fut semée par un voyageur qui avait dans sa malle des vêtements de laine contaminés. La peste se répandit bientôt avec une violence extrême et une maison sur deux fut marquée de la fatidique croix blanche. Pendant un an et demi la funèbre charrette où l'on entassait les morts ne cessa de cahoter sur les pavés pointus de la ville. Au bout de ce laps de temps, plus de la moitié de la population avait disparu. Les ravages furent surtout effroyables au sein de la bourgeoisie. En 1668, le nombre des bourgeois était en effet tombé de 3,500 à 300.

De tels chiffres nous donnent une idée de l'horreur épouvantable du fléau. Nous avons vu jadis chez feu M. de Beaucourt de Ghisteltes une vieille gravure évoquant l'accoutrement avec lequel les médecins circulaient dans les rues au moment de la contagion. Cette gravure qui n'exprime que trop l'excès de la peur des disciples d'Esculopes représentait un docteur ostendais en visite chez ses malades. Son costume se composait d'une longue robe, d'un manteau, de bottines, de culottes et d'un chapeau. Les mains étaient couvertes de gants larges en maroquin et armées d'une canne. On se servait de ce bâton de Saint-Roch, long de huit à dix pieds, pour écarter les passants et les chiens. La figure était couverte d'un masque de maroquin avec des yeux de cristal. Au milieu du visage, on voyait un prolongement très prononcé, en forme d'un énorme nez de perroquet. Ce nez était, d'après le sommaire de la gravure, rempli de parfum et oint intérieurement de matières balsamiques.



La grande affaire était d'enterrer les morts et de faire aussi disparaître les cadavres susceptibles de devenir un nouveau ferment de la maladie. La confrérie des pénitents — que l'on trouvait dans toutes les localités importantes de la Flandre — se chargea de ce soin. Cette confrérie qui s'était déjà vouée au soin pieux d'aller recueillir les cadavres des suppliciés pour les ensevelir de ses propres mains jouissait d'une telle estime que, dans les cérémonies publiques, elle prenait le pas sur

toutes les autres associations. Elle fit preuve du plus héroïque dévouement.

La grande peste ostendaise s'étendit à d'autres villes de Belgique et Anvers lui-même n'en fut pas indemne. Les remèdes préventifs employés pour lutter contre l'atroce maladie restèrent enfantins. Le plus usuel consistait à brûler une once de « soulfre » au milieu de chaque chambre.

Un demi-siècle plus tard, une nouvelle alerte se produisit à Ostende. En effet, la peste s'étant déclarée à Dantzig, un placard très sévère dut en 1710 défendre l'entrée dans les ports belges de tout navire provenant des régions de la Baltique. Comme la maladie contagieuse s'était étendue à d'autres ports européens, un nouvel édit du 16 décembre prohiba rigoureusement l'introduction de toutes les marchandises en laine.

Malgré ces précautions, des cas douteux se produisirent à Ostende. Aussi la population commença-t-elle à s'affoler. Pour chasser la menaçante peste et relever le moral, un membre de la municipalité proposa l'emploi singulier de violons et de tambours qui, jouant dans les divers quartiers de la ville, devaient égayer la population et éloigner ainsi la déprimante tristesse. Le bourgmestre ayant pris conseil à Bruxelles, auprès d'un maître de l'art, ce dernier répondit en conseillant d'allumer « des feux, dont la vapeur, rencontrant les corpuscules infects répandus dans l'air, les dilateront avec violence, les mettront en pièces et leur enlèveront le venin mortel dont ils sont remplis avant qu'ils puissent être communiqués ».

Sourions !

En 1720, un navire du capitaine Chataut chargé de Levantins ayant fait entrer en franchise la peste à Marseille, le grand port français fut à son tour décimé par la terrible maladie. On enterrait jusque mille cadavres par jour et, au bout de quelques mois, une population de plus de 90,000 habitants se trouva réduite à 50,000 âmes.

Pour épargner à la Belgique les horreurs qui désolaient la France, le marquis de Prié, gouverneur des provinces autrichiennes s'empressa d'ordonner des mesures de défense très énergiques.

Voici d'ailleurs en quels termes le journal bruxellois, les *Relations Véritables*, signale, dans son numéro du 27 septembre 1720, les dispositions prises :

« Le gouvernement a pris les précautions nécessaires pour éloigner du pays la communication d'un mal si dangereux; ainsi, entre autres, il a fait défense rigoureuse de laisser entrer aux ports d'Ostende et de Nieuport, les vaisseaux venant de Marseille et autres lieux infectés ou qui peuvent avoir eu communication avec eux. Il ordonne de faire garder les côtes de la mer pour empêcher qu'on y débarque des équipages ou quelques effets de charge de ces vaisseaux. »

Ostende se mit de nouveau à trembler, car on craignait que, malgré tout, le perfide fléau qui avait fait déjà son apparition dans d'autres villes françaises ne s'infiltra sournoisement. Il fut de mode de porter sur le creux de l'estomac, en guise de préservatif, de biarrres sachets. Ces sachets contenaient diverses racines et exutoires en poudre : le camphre, la vipère, le sang humain en poudre, et par dessus tout cela un crapaud desséché. On recommanda aux habitants de se laver avec de l'eau de sauge et de sucer des morceaux de racine d'angélique. Pour approcher un malade suspect, il était de règle de s'attacher sous le nez une éponge trempée dans le vinaigre, de ne jamais respirer de la bouche et enfin de ne pas avaler la salive.

Ces précautions n'étaient pas inutiles, car on venait d'apprendre par surcroit que l'*Ambitieuse*, partie de Cette sous le commandement du capitaine Henri Peel, voguait vers notre littoral, décimé à la fois par la peste et par la famine. Repoussé à Dunkerque et en Hollande, le capitaine du navire espérait, en désespoir de cause, pouvoir se réfugier sur les côtes belges.

Le 17 octobre, l'*Ambitieuse* tentait d'entrer dans le port d'Ostende, mais les batteries d'artillerie obligèrent le malheureux bâtiment à prendre le large et à poursuivre son douloureux calvaire.

Au cours de la nuit, l'*Ambitieuse*, saisie par une horrible tempête ne permettant pas à l'équipage réduit et épuisé de réagir, fut jetée sur le sable de la plage, entre Ostende et Blankenberghe.

Mais la population ayant alerté la garnison d'Ostende, un peloton de cavaliers accourut au galop, traçant un cordon sanitaire autour des pestiférés. Ceux-ci purent enfin se réfugier dans des huttes de bois hâtivement construites dans les dunes. C'est là qu'ils restèrent en observation.

Le capitaine de l'*Ambitieuse* y mourut des suites d'une ina-

niton prolongée. Quant à son navire, il fut brûlé avec sa cargaison composée de ballots de laine et d'épices.

Les quarante jours de l'habituelle quarantaine étant écoulés, les survivants de l'équipage purent regagner Ostende en bonne santé. Quant aux Ostendais alités dont nous avons parlé plus haut, on reconnut qu'ils n'étaient pas pestiférés, mais plutôt malades de peur que d'autre chose.

Cependant, dans l'intervalle, des mesures plus rigoureuses encore furent prises par le gouvernement. Les *Relations Véritables* nous en donne un écho dans son numéro du 22 octobre 1722 :

« Un édit du marquis de Prié défend à tous les vaisseaux et bâtiments venant des ports de France dans la Méditerranée d'entrer dans les portes et harses du pays.

» Il est ordonné d'aller au devant des navires qu'on verra paraître, de leur dire par le moyen de porte-voix, au cas qu'ils viennent des dits ports qu'ils seront coulés à fond s'ils approchent; que tous vaisseaux venant des ports de France et de l'Océan fassent quarantaine; que les capitaines et maîtres des dits vaisseaux remettent leurs lettres de santé à ceux qu'on y commettra; qu'on ne pourra débarquer pendant les quarante jours que vins, brandevins, eaux-de-vie, huile, sirop, riz, grains, etc., mais point du tout les marchandises susceptibles d'infection; que personne ne pourra débarquer ou communiquer avec eux, sous peine de vie; qu'on fasse la garde sur les côtes afin que personne ne contrevienne à ce que dessus et qu'on fasse feu sur ceux qui voudraient faire résistance. »

Lorsque en 1831, nos législateurs votèrent la loi qui réglemente aujourd'hui le régime sanitaire des provenances étrangères et les mesures de défense à prendre sur les côtes et dans les ports, ils ne firent que s'inspirer des édits promulgués un siècle plus tôt au nom de l'empereur Charles VI.

LA PECHE ET LES PECHEURS D'ANVERS, JADIS ET AUJOURD'HUI.

Par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
membre de l'Académie de Marine.

Il est certain que, au Moyen Age et à la Renaissance, Anvers compta un nombre respectable de pêcheurs et que l'industrie de la pêche y fut très lucrative. Jean Pels, doyen des poissonniers, qui, en 1477, devint bourgmestre de la Métropole, était personnellement propriétaire de plusieurs barques.

Nos pêcheurs devaient être habiles puisque l'écrivain florentin Guicciardini, alors qu'il habitait Anvers, ne craignit pas d'écrire : « La pêche belge est sans rivale au monde ».

Au début de notre indépendance nationale, la grande pêche anversoise connaissait encore une prospérité relative. En effet, les journaux locaux relatent que, le 25 août 1837, le sloop belge *l'Espérance*, commandant et propriétaire Van Baele d'Anvers, revint du Droggersbank avec 100 tonnes de morue. Cette cargaison, d'une qualité parfaite et qui pouvait rivaliser avec les produits néerlandais, fut vendue sur la base de fr. 54.25 la tonne.

C'était l'époque où nous étions toujours en difficulté avec la Hollande. Ne nous étonnons donc pas si, arrivé la veille devant Lillo, dix minutes après le coucher du soleil, *l'Espérance* essuya un coup de fusil tiré d'une canonnière hollandaise.

A partir de 1842, un arrêté royal fit bénéficier chaque armateur pratiquant la pêche d'hiver à la morue d'une prime de 1,400 francs et ceux pratiquant la même pêche d'été d'une prime de 525 francs.

Il en résulta que, de 1841 à 1850, le nombre d'armements pratiquant en Belgique la pêche d'été à la morue passa de 107 à 122., tandis que ceux pratiquant la pêche d'hiver tombèrent de 20 à 8.

En 1844, cinq chaloupes de la maison Van Baele d'Anvers — citée plus haut — qui s'était spécialisée dans la grande pêche au Droggersbank — rapportèrent, en neuf voyages,

875 tonnes de morue, 121 tonnes de déchets, 55 tonnes d'huile de foie de morue et 5 1/2 tonnes de hareng.

L'arrêté royal de 1842 avait accordé une prime de 1,800 francs aux armateurs pratiquant la grande pêche aux harengs et de 400 fr. à ceux pratiquant cette même pêche d'été.

Entre 1841 et 1850, le nombre d'armements pratiquant cette petite pêche passa de 4 à 5 et ceux pratiquant la grande pêche de 1 à 13.

C'est ainsi que, de 1842 à 1847, nous voyons un armement anversois pratiquer, au commencement de la saison chaude, alors que le poisson descendait du nord au sud, la pêche au hareng le long des côtes du Royaume-Uni. Il s'agissait de la pêche classique aux filets dérivants dont les produits, préparés à bord, étaient ensuite livrés à l'industrie des conserves de harengs fumés ou salés.

On peut penser que si, dans la suite, cette firme anversoise abandonna la pêche aux harengs — que seuls Ostende et Nieuport continuèrent à pratiquer — c'est à cause de l'éloignement des lieux de pêche.

Le 30 juin 1847, la goëlette *Louise-Marie*, de notre marine militaire, débarqua 12 tonnes de hareng, prémices de la dite pêche. A titre de présent, des paniers furent envoyés aux membres de la famille royale et à certains hauts fonctionnaires belges.

De l'activité des pêcheurs anversois en 1855, certains souvenirs iconographiques nous sont restés. Ce sont des peintures sur verre, faisant partie des collections du Musée de Navigation d'Anvers, et qui représentent cinq bateaux de pêche attachés à cette époque au port d'Anvers : Le *Jonge Maria*, le *Hoop*, la *Joséphine*, le *Swarte Swolme* et le *Courrier de la Maison Van Baele*. C'est également un modèle de crevettier appartenant à M. Walter Vaes et un tableau conservé par M. J. Denucé évoquant des pêcheurs au XVIII^e siècle.

En 1857, vu le grand nombre d'armements, les primes portées au budget du ministère des Affaires étrangères — ayant alors la Marine dans ses attributions — et dont bénéficiaient tous les genres de pêche, subirent une réduction de 14 à 16 %.

En 1866, imitant l'exemple donné par la Hollande et les pays scandinaves, les primes, qui avaient comme corrolaire

une réglementation sévère à l'égard du matériel flottant, des engins et du personnel, furent supprimées.



De 1841 à 1860, le nombre de bateaux de pêche immatriculé au port d'Anvers subit une certaine progression.

En 1841, il y 5 bateaux jaugeant au total 305 tonnes, avec 60 hommes d'équipage. En 1850, ils sont 6 avec 330 tonnes et 62 hommes. En 1860, leur nombre est porté à 10, jaugeant 663 tonnes, avec 114 hommes.

En 1865, nous voyons Anvers armer pour la pêche 10 grandes goëlettes.

En 1881, on constate l'existence à Anvers de 131 pêcheurs qui, à bord de 10 bateaux immatriculés dans ce port, ramènent pour 329,902 francs de poisson. Cette somme représentait la huitième partie du poisson pris à cette époque par les pêcheurs belges.

A partir de cette époque, le nombre de pêcheurs anversois diminue chaque année pour se rééduire finalement à quasi rien.

En 1910, un essai de rénovation de la pêche est tenté. Un groupe d'hommes d'affaires anversois arme un chalutier à vapeur et le baptise *Antwerpia*, du nom de son port d'attache. Ce chalutier anversois fait une campagne au Maroc. Bien que la récolte fut très abondante, la cargaison ne trouva guère de preneurs. C'est ainsi que du saumon fut adjugé massivement à 17 centimes le kilo.

A notre connaissance, on ne comptait plus à Anvers, en 1911, que sept barques affectées à la pêche à la crevette. Aujourd'hui, il reste un seul crevettier, auquel il faut ajouter une petite barque de pêche appartenant à un habitant de Burght. Certes, il y a quelques années, un Anversois, M. Van Marcke, tenta de remonter le courant. Mais les sacrifices qu'il fit pour armer des chalutiers de pêche ne donnèrent — le marché d'Anvers ne se montrant pas assez souple pour absorber des cargaisons importantes arrivées à l'improviste — que des résultats très décevants. Regrettons ici que des circonstances de cette espèce aient si mal desservi un homme que les initiatives les plus hardies n'effraient pas.



On doit cependant constater que la ville d'Anvers, mieux placées sous ce rapport que les ports du littoral, se trouve quasiment à égale distance de trois grandes agglomérations du pays : Liège, Bruxelles et Gand. En tant que port de pêche, Anvers pouvait donc — théoriquement — devenir le centre attiré de ces trois grands centres de consommation. Toujours théoriquement, et en raison de sa nombreuse population, la consommation — locale — suffirait à elle seule pour rémunérer le personnel d'une importante flotille de pêche anversoise.

Il n'est pas inutile de faire remarquer que, avant les mesures de contingentement qui furent prises, le poisson étranger intervenait, dans la consommation anversoise, pour un chiffre énorme.

En 1894, sur un total de 1,179,669 francs de poisson vendu à Anvers, la pêche étrangère — surtout anglaise — participait déjà pour 867,707 francs, tandis que la pêche belge y accusait seulement 311,966 francs.

Neuf années plus tard, en 1903, la situation s'aggrave encore. Sur un total de 1,355,773 francs de poisson vendu à Anvers, la pêche étrangère — 1,116,078 francs — inondait le marché local, alors que notre apport national ne représentait plus que 239,695 francs.

Le produit total de la pêche maritime belge n'ayant atteint, en 1903, que 6,346,183 francs, il faut donc en conclure que, à cette époque, rien que la consommation anversoise absorbait le quart de l'apport total fait par des Belges ou des étrangers.

Alors que les ventes totales de poisson s'élevaient à 22 millions de francs, pour l'ensemble du pays, nous constatons que, en 1928, la consommation anversoise intervenait pour 3,800,000 francs. Mais, dans ce dernier chiffre, les importations de Hollande et d'Allemagne entraient surtout en ligne de compte, l'apport national ne représentant plus que 65,000 francs, contre 115,000 francs en 1927.

Cette diminution considérable dans la consommation des produits belges provenait du fait que, au cours de l'exercice précité, les quatre onzièmes du rendement de nos chalutiers nationaux avaient pris le chemin de l'Angleterre, pays qui

nous acheta alors pour 22,600,000 francs de poisson. Ceci provoqua une contraction des prix, avec toutes ses conséquences au point de vue de la consommation anversoise — mal desservie.

Il est à noter que, avant guerre, la situation se présentait sous un tout autre angle. Vu la parité de la livre sterling, il arrivait en effet que, très souvent, le poisson anglais venait alimenter notre propre marché.

En 1931, la situation reste toujours aussi navrante. Sur 10,275,000 francs de poisson vendu à la minque d'Anvers, l'apport belge représentait à peine un dixième.

En ce qui concerne les cinq dernières années, voici les chiffres officiels dont nous avons eu connaissance :

I. — Poisson pêché par bateaux anversois.

1932	991	colis	valeur	fr.	122,863
1933	7,515	kg.	»	»	23,613
1934	130,384	»	»	»	420,428
1935	145,595	»	»	»	510,764
1936	90,470	»	»	»	296,540

II. — Poisson de mer et de rivière importé par les détenteurs de licences affiliés au groupe d'Anvers.

1934	4,375,862	kg.	dont	815,812	kg.	anguilles.
1935	3,954,050	»	»	510,277	»	»
1936	3,791,374	»	»	492,006	»	»

III. — Hareng frais importé par des firmes établies à Anvers.

1934	3,195,442	kg.
1935	3,983,807	»
1936	3,840,714	»

IV. — Poisson vendu à la minque communale.

Année	Déclaré de pêche belge		Déclaré de provenance étrangère	
	Quantité kg.	Valeur fr.	Quantité kg.	Valeur fr.
1932	—	1,756,714.90	—	366,252.50
1933	266,260	522,662.10	321,497	401,688.40
1934	136,394	213,814.20	370,951	724,723.—
1935	108,747	173,166.60	346,766	756,243.10
1936	111,857	190,804.10	331,518	622,765.10

Notons toutefois que les chiffres qui concernent la minque communale n'ont qu'une valeur très relative. En effet, depuis quelques années, des firmes anversoises sont autorisées par l'administration communale à vendre du poisson en gros dans des magasins sis aux environs de cet établissement. Il en résulte que la minque d'Anvers n'ayant rien conservé de son ancienne importance, est devenue, au bénéfice des négociants dont nous parlons, un marché résiduaire où se liquide principalement le poisson de qualité inférieure. Les prix réalisés que renseigne notre tableau statistique fournissent d'ailleurs la preuve que le poisson de choix ne s'achemine plus vers la minque communale et que l'activité de cette dernière est devenue particulièrement restreinte.

A PROPOS D'UN PORTRAIT DE FRANS HALS (Collection Lord Iveagh).

Un Anversois, chef d'escadre et fondateur de Batavia.

Par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
membre de l'Académie de Marine.

En août 1873, un Anglais né à Bruxelles, M. John Waterloo Wilson — auquel la capitale a dédié une rue — organisa au Cercle Artistique et Littéraire de cette ville, et au profit des pauvres locaux, une exposition de sa magnifique galerie particulière de tableaux anciens et modernes.

Si l'école anglaise, l'école flamande et l'école française étaient représentées par des œuvres remarquables, l'école hollandaise occupait cependant ici une place prépondérante.

Ne voyons là qu'une bizarrerie tout à fait apparente car, bien qu'Anglais de race, M. Wilson avait, pendant plus de trente ans, habité la Hollande. Vivant dans l'intimité des chefs-d'œuvre de cette école de peinture originale et forte, en quittant le pays des tulipes, M. Wilson entendit avoir sous les yeux quelques souvenirs des maîtres qui l'ont illustré.

Les perles de cette collection étaient constituées par une série de Frans Hals signés, sinon tous du nom même ou du monogramme du maître, au moins de son inimitable coup de pinceau, de sa touche brusque et juste, éminemment personnelle et caractéristique.

Si celui qui reçut à Harlem des leçons de Van Mander fut pendant longtemps délaissé, on peut aujourd'hui avancer que, parmi tous les peintres sans distinction d'époque ou d'école, Frans Hals est le plus prodigieux peintre qui ait jamais été. Il n'est que cela, mais il l'est avec une souveraine maestria, avec une virtuosité sans égale. C'est surtout dans les portraits que Frans Hals triomphe et M. Wilson en possédait plusieurs, valant les plus célèbres du maître.

Nul n'ignore que Frans Hals est essentiellement un peintre de portraits. La faculté observatrice, la sympathie ardente et

quasi fanatique confondant l'exécutant avec son modèle, et grâce auxquelles on pénètre au fond du cerveau vivant de l'artiste, il la possédait au suprême degré, nous a dit Fontainas.

De la même façon qu'un peintre de genre anime de son sentiment propre la forme extérieure des choses, Frans Hals se laissait transparaître lui-même dans ses portraits avec du respect, avec de la nonchalance, avec du laisser-aller, selon les circonstances. Dénudé de toutes exigences intellectuelles, son tempérament est positif, jusqu'à un certain point lourd et grossier. Mais ce qu'il voit, il le voit avec une joie fervente. Il s'en enivre, il le traduit, le transplante sur sa toile avec un acharnement de conviction, de résolution, de jouissance heureuse et forcée.

Une qualité appartenant en propre à l'artiste qui mourut terrassé par la misère c'est ce pouvoir d'exalter le rire, le rire sous toutes ses formes, à tous les degrés. Si parfois il lui arrive de dresser de calmes figures graves, leur sérénité d'expression les fait alors voisines avec l'élégance hautaine et paisible de Van Dyck.

Dans la présente communication, nous nous bornerons à parler, parce qu'il présente un caractère maritime, du portrait que nous voyons reproduit, gravé pour la circonstance par Léopold Flameng, dans le luxueux catalogue édité chez Clays en 1873, à l'occasion de l'exposition bruxelloise. Le personnage représenté que, faute d'une identification possible, le catalogue dut se borner à désigner sous le nom de « l'homme à la canne » est habillé, en noir, avec une collerette et des manchettes blanches, dont la dissonance se résout en un accord parfait.

Quoiqu'il ne soit pas armé de la chope traditionnelle, les buveurs de Jean Steen ne refuseraient pas de tenir tête à « l'homme à la canne ». Par le fait qu'il est ventripotent, on présume que ce joyeux personnage doit aimer la bonne chair.

Certes la riante et fraîche figure du modèle anonyme de Frans Hals est celle d'un bon vivant. Le pétilllement de son regard et la largeur de son sourire, qui se développe sous une moustache gaillardement frisée, garantissent son excellente humeur. La massive chaîne d'or qui lui pend au cou donne une haute idée de la situation importante du personnage la

main gauche crânement posée sur la hanche, la main droite solidement appuyée sur une canne grosse comme celle de M. de Balzac affirment un imperturbable aplomb. Sans doute, la quasi monacale bedaine que nous voyons ici trahit peut-être une digestion difficile. Cependant, la tranquillité avec laquelle notre homme reçoit en plein visage les rayons du soleil, nous renseigne complètement sur la pureté de sa conscience. Ce



L'Amiral Anversois Pieter Van den Broeck.
(D'après un portrait de Franz Hals).

rieur est peut-être un viveur, mais nous pouvons gager aussi qu'il y a en lui l'étoffe d'un fort brave homme.

Personnage de bonne compagnie et de condition fort élevée, le modèle représenté par Franz Hals demeure par dessus tout un homme du plus imperturbable sang-froid. En évoquant avec tant d'expression un semblable caractère, le grand peintre qui naquit à Anvers, ne peut que gagner dans l'estime de ses admirateurs. En effet, ce n'est pas tout de tracer un bon portrait, il faut le faire ressemblant, de cette ressemblance, la vraie, où s'accuse le caractère de l'homme que l'on veut personnifier.



L'Amiral Antoine van Diemen remettant à Batavia,
le 17 décembre 1629, une chaîne de commandement
à l'Amiral Van den Broeck.
(D'après un dessin d'Hendrix).

Car « l'homme à la canne » put finalement être identifié. En descendant de quelques pouces le cadre de cette toile de 67 centimètres de hauteur sur 54 de large, il fut facile d'apercevoir l'extrémité inférieure de la fameuse canne, mais il s'agissait en réalité, non pas d'une canne, mais d'un bâton de commandement. Et c'est ce bâton de commandement qui, expliquant la crânerie de l'attitude du personnage peint par Franz Hals, permit de circonscrire singulièrement le champ de recherches entreprises.

En réalité l'image dont nous illustrons la présente communication ne reproduit pas d'une manière absolument minutieuse le tableau de Frans Hals. En effet, pour la facilité de sa tâche, le graveur a supprimé ici le dossier de la chaise et, afin de réduire son travail de pointillés, il a ajouté dans le fond une draperie décorative.

L'authentique reproduction du tableau — qui appartient aujourd'hui à un collectionneur anglais, Lord Iveagh — se trouve dans l'iconographie de Frans Hals, éditée à Berlin en 1923, et réunie par les soins de M. Valentiner, conservateur au Musée de Détroit (E.-U.).

Point n'est besoin de grossir la personnalité de l'« homme au bâton de commandement — aujourd'hui identifié — pour augmenter la valeur des renseignements que nous possédons sur lui. Les états de service du modèle sont par eux-mêmes assez honorables, ses exploits assez fameux pour qu'il nous suffise de le suivre dans le récit sorti de sa propre plume.

Et tout d'abord saluons un Anversois, Pieter Van den Broecke ou Van den Broeck. Né en 1585, la toile peinte par son compatriote Franz Hals, nous le représente âgé de 48 ans. A cet égard, pas de doute possible. En effet, un portrait, gravé par Adrien Mathaus, le dit en toutes lettres: « Pieter Van den Broecke van Antwerpen, ætatis suae 48, anno 1633. »

Venu au monde en 1584, Frans Hals avait à peu près le même âge que l'homme dont il léguait l'effigie à la postérité. Mais, comme Frans Hals lui-même, Flamand de naissance, P. Van den Broecke ne semble rien devoir à la terre natale. Il n'est que plus touchant de le voir — toujours comme le peintre — se souvenir de sa patrie, alors que, arrivé au faîte

des honneurs, sa place était déjà marquée dans le panthéon des gloires néerlandaises.

A part Henri Conscience, qui dans un roman intitulé « *Batavia* » ressuscite la physionomie de Van den Broeck, celui-ci n'a laissé aucune trace dans l'histoire de notre pays. Déplorons donc que, arrivée à la lettre V, la Biographie Nationale, publiée sous le patronage de notre Académie Royale, le passe tout à fait sous silence. La Belgique devrait cependant, nous semble-t-il, se glorifier d'avoir donné le jour au prestigieux animateur de la Compagnie hollandaise des Indes.

L'époque funeste où Van den Broeck vit le jour, explique assez l'émigration de sa famille. Comme tant de milliers de leurs concitoyens, ses parents préférèrent l'exil à l'abjuration de leurs croyances. C'est ainsi que le jeune Van den Broeck fut élevé à Amsterdam. Ses aventures, non moins que sa physionomie, permettent de croire que les circonstances influèrent moins puissamment sur sa destinée que son caractère personnel. Il fut en un mot le fils de ses œuvres.

Le style c'est l'homme, disait Buffon, et jamais cette vérité ne trouvera mieux son application que pour le personnage dont nous nous occupons. Le récit de ses campagnes, publié en 1630 sous le titre : « *Journaelsche aentyckenning van 't gene my op myne reysen, etc.* », est écrit avec la simplicité et la franchise du soldat. Ce n'est certes pas de lui qu'on pourra dire à chaque page : « A beau mentir qui vient de loin, » On s'étonne au contraire de le voir si fidèle dans son récit. De plus, les descriptions qu'il donne de l'Egypte et de l'Arabie émanent d'un esprit cultivé.

Tout dans la relation rédigée par Van den Broeck est empreint de véracité et il ne cherche pas à corser l'intérêt de ses aventures. A Ceylan, il voit quelque part un soldat allemand qui fait remuer ses oreilles comme un chien puis, à bord d'un de ses navires, un marin qui avale des poignards jusqu'à la garde et même des clous rougis au feu. Un autre matelot vide en trois traits un barillet d'eau. Ces anecdotes, et d'autres encore, appartiennent au domaine de la curiosité mais aussi de la vraisemblance.

L'homme qui dans son portrait semble un peu raconter ses campagnes, ne doit pas, comme le fameux Munchausen, sa seule renommée à ses dires personnels. S'il en fallait une

preuve, nous la trouverons toute entière dans les quatre vers que, de son vivant même, on inscrivait déjà sous le portrait gravé ornant l'édition de ses récits de voyage :

Dit is die Van den Broecke die Paerssen deed verwonderen
Doen eerst den Batavier op 't Rood Meyer quam donderen ;
Die by den Arabier en Indus was te land,
Die eerst voor 't Hollants volck den Handel heeft geplant !

Cela veut dire :

Voici ce van den Broecke qui étonna la Perse
Lorsque d'abord le canon batave retentit sur la mer Rouge,
Qui sur l'Arabie et sur le continent indien
A fondé le commerce du peuple hollandais.

Les résultats gigantesques qu'obtint notre compatriote n'étaient pas dus à un plan arrêté en Hollande même. En majeure partie, ils sont l'œuvre spontanée de Van den Broecke, dont l'intrépidité va souvent jusqu'à l'héroïsme.

Surtout ne voyez pas en lui un coureur d'aventures. Au contraire, il entreprend, avec un esprit commercial parfaitement raisonné, les choses les plus hardies, risquant vingt fois sa vie, mais sachant ménager sa poudre. Si, au cours de ses croisières maritimes, il se montre un peu corsaire, il faut reconnaître à sa décharge que les Portugais et les Anglais de son époque ne poussaient pas très loin certains scrupules. On doit surtout remarquer que, n'ayant en vue que le seul avantage de la Compagnie des Indes, il n'en tira jamais aucun profit personnel.

La carrière d'expansionniste de cet émigré débute le 10 novembre 1605, date à laquelle il s'embarque à Amsterdam pour le Cap Vert afin de faire le trafic des peaux pour le compte d'Elias Trip et Cie.

Le 15 janvier de l'année suivante, Van den Broeck arrive à proximité de l'actuelle colonie du Cap, dans une ville qu'il désigne sous le nom de Portodali. Notre compatriote note que, le 24 du même mois, la contrée où il se trouvait fut couverte de sauterelles. Il en résulta une telle famine que les naturels durent se résoudre à vendre leurs femmes et leurs enfants. Pendant son sommeil, Van den Broeck faillit être dévoré par un serpent. Il fut sauvé grâce à l'innocente intervention d'un lézard.

Notre compatriote s'établit également à l'embouchure du Congo et remonta le cours de ce fleuve. Parti en 1609 pour l'Angola, Van den Broeck fut aussi le premier commerçant des Pays-Bas qui parvint à établir un comptoir sur cette côte malsaine.

A peine revenu à Amsterdam avec un chargement de 65,000 livres de dents d'éléphant, de cuivre rouge et de bois, Van den Broeck est chargé d'une nouvelle mission en Angola. Sur les côtes du royaume de Loango, il établit une première factorie pour le commerce des bois rouges, nommé stacolla.

Lorsque, en 1613, le gouverneur général des Indes Occidentales, Gérard Reinst, alla prendre possession d'un poste où tout était à créer, la réputation de notre compatriote était déjà tellement bien établie en Hollande que nous voyons ce haut fonctionnaire hollandais lui demander sa collaboration comme conseiller commercial.

C'est à dater de cette époque que Van den Broeck se dessine sous son vrai caractère.

Commandant le *Nassa* et inaugurant une nouvelle route commerciale beaucoup plus courte, celle de la mer Rouge, notre compatriote arrive à Aden et y fonde un comptoir. Puis, on l'expédie aux Moluques et, bientôt après, l'amiral Van der Dussen lui donne le commandement de sa flotte pour une expédition tentée afin de prendre possession, au nom de la Compagnie des Indes, de Pouloway. Se comportant avec vaillance, il s'empare de la place, mais ne peut s'y maintenir. Il fallut — c'est lui qui parle — « l'abandonner avec honte et perte ».

Visitant alors Ceylan, Van den Broeck capture, chemin faisant, un navire portugais chargé d'épices, puit vient jeter l'ancre devant Moka où jamais un navire européen n'avait encore paru. Accueilli avec grande pompe, il reçoit comme présent des robes d'hommes brodées d'or et partage le repas du Bassa en compagnie d'un troisième convive, un léopard familier. Ce félin poussait la hardiesse jusqu'à venir manger les reliefs du repas dans l'assiette de notre compatriote.

Après qu'on lui eut fait voir, entre autres choses intéressantes, les reliques de l'arche de Noé, Van den Broeck visite la forteresse en compagnie de quelques Hollandais. Là, un

clairon, se souvenant de la patrie absente, se met à jouer le « Wilhelm van Nassauwen ».

— Eh, Seigneur, dit un Turc, en lui frappant sur l'épaule, croyez-vous que cette place soit à vous ?

C'était un marin ottoman qui, guerroyant sur les côtes de l'Europe et, ayant été fait prisonnier par un navire de l'Amirauté devant Dunkerque, y avait séjourné quelque temps. Comme il conservait des Européens un très bon souvenir, il se montra fort serviable vis-à-vis des Hollandais.

Si Van den Broeck n'était pas maître de la place, il sut tellement bien capter les bonnes grâces du Bassa qu'il obtint de ne payer pour ses marchandises qu'un droit de 3 %, alors que les négociants indigènes devaient acquitter jusque 16 %.

Indignés des avantages faits à un « chien d'infidèle », alors que les vrais croyants étaient pressurés, ces indigènes portèrent leurs doléances au Bassa. Pour toute réponse, ce potentat répondit qu'il lui en plaisait ainsi, ce qui, dans toutes les langues du monde, veut dire : « Allez au diable ! ».

Pendant son séjour à Moka, notre compatriote est amené à parler de certaines fèves foncées de Kalauwa, dont on fait, dans le pays, une eau noire qui se déguste chaude. Il s'agit vraisemblablement ici du café qui ne fut introduit en Europe comme boisson que beaucoup plus tard.

A Surate, où il se rendit ensuite, Van den Broeck, ne fut pas moins heureux. A la barbe des autres Européens, il réussit à y fonder un comptoir. Reçu avec un empressement inusité, la Cour lui fait don de neuf robes, la plus grande distinction que l'on put conférer à un hôte.

De retour à Batam (île de Java), notre compatriote est informé de la mort du gouverneur Reinst. Apprécient à son tour les hautes qualités de Van den Broeck, le résident Coen lui donne, le 5 mars 1617, le commandement d'une flotte avec laquelle il alla, à l'île Maurice, à Madagascar et dans la Mer Rouge, croiser contre les Portugais.

C'est au cours de cette expédition qu'il accomplit un de ces faits qui suffirent à illustrer la carrière d'un homme.

Assailli par une violente tempête et jeté à la côte, il voit ses navires dépareillés. Pour mettre sa cargaison à l'abri et s'aidant des épaves, il réussit à construire un fort et l'appelle

Barrida ten Broeck. Puis, il arbore le pavillon néerlandais. Une flotte britannique étant venue à passer, notre compatriote offre vainement d'acheter un navire. Tout secours lui étant refusé par les Anglais, notre compatriote se résout à braver tous les périls.

Afin d'éviter des frais à la Compagnie, il prend le parti de faire par terre la route de Surate sur la mer d'Omam à Masulipatam sur le golfe du Bengale, c'est-à-dire de traverser l'Hindoustan dans toute sa largeur !

Le 30 septembre commence cet extraordinaire odyssée. N'ayant avec lui que 163 soldats hollandais et 29 noirs, il est souvent attaqué par des forces considérables. Mais chaque fois ses fusillades nourries réussirent à mettre l'ennemi en fuite. Enfin, au bout de quarante-cinq jours, il arrive au terme de son pénible voyage.

Une bonne partie de sa troupe était restée en route. Mais, sans cesse, nous voyons Van den Broeck se préoccuper des blessés. Pendant cette rude campagne, au cours de laquelle il sut conquérir les bonnes grâces de certains souverains, notre compatriote n'oublie jamais la mission de confiance dont il est investi. Pour être un marin de rude bravoure, il n'en reste pas moins un négociant modèle.

Revenu à Bantam, en 1618, il y trouve les Hollandais engagés dans une guerre contre les Indiens et les Anglais coalisés. Aussi, son retour était-il attendu avec impatience. Il s'agissait de tenir tête à des forces relativement considérables. Van den Broeck est nommé capitaine-major des forces hollandais, avec mission de défendre la résidence de Djakarta. Il part, mais, à peine arrivé, les Indiens le bloquent par terre et les Anglais par mer. Se défendant avec la dernière énergie à la tête d'une poignée de braves, il est forcé de mettre bas les armes. Mais, quand sonne l'heure de la reddition, il obtient les honneurs de la guerre.

La paix signée, le Sultan le fait inviter à la Cour, alléguant qu'il attache un grand prix aux bonnes grâces de toutes les puissances européennes. Soupçonnant un piège, les Hollandais

délibèrent et, quoique la mission fut dangereuse, tombent d'accord pour accepter l'invitation ne voulant pas, « même au prix de leur existence », raconte notre compatriote, compromettre les intérêts vitaux de la Compagnie.

Accompagné de son médecin, le docteur De Haem, et suivi d'une escorte de cinq hommes, Van den Broeck se rend à la Cour et offre ses présents au prince. Mais à peine est-il arrivé que la garde du souverain se jette sur lui et l'enchaîne. « Pour mon malheur, raconte-t-il, et pour le bonheur de la Compagnie. »



Sous menace de mort, on le contraint d'écrire aux siens qu'ils devaient se rendre à discrétion. Il feint d'obéir, mais ses héroïques compagnons d'armes opposent aux sommations de l'ennemi un refus catégorique. Vainement, les Anglais tournent contre eux les canons de leur fort; ni ruse ni menace ne les intimident.

Espérant réussir par l'appât de l'argent, ils offrent au prince une rançon de 2,000 réaux. Pour toute réponse, ayant fait garotter solidement le commandant Van den Broeck et lui ayant passé la corde au cou, le Sultan envoie notre compatriote à proximité des remparts. Là, pour le mettre en évidence, on le hisse sur un affut et on lui intime l'ordre d'exhorter les Hollandais à la reddition. Mais, comme d'Assas, l'héroïque soldat ne fait que pousser à la résistance. Si, dans leur rage, les Indiens ne l'immolèrent point instantanément, c'est qu'ils avaient intérêt à le conserver.

Mais, comme les Hollandais voyaient leur poudre s'épuiser et que le gouverneur Coene ne pouvoit venir à leur secours que dans un avenir éloigné, il y avait nécessité de céder. Contraints de choisir, ils préférèrent encore se rendre aux Anglais plutôt qu'aux indigènes.

Le Sultan paya cher sa faiblesse vis-à-vis de son allié européen. Dépossédé par son vassal, le Pangeram, il fut réduit à la mendicité. Les Anglais eux-mêmes ne profitèrent que médiocrement de leur victoire. En effet, les Hollandais, apprenant l'arrivée du gouverneur général se remirent à fortifier leur résidence que Van den Broeck — devenu captif du Pangeram indigène, mais très bien traité — leur avait conseillé d'appeler Batavia, nom qui fut peint en gros caractères au

dessus de l'entrée de cette place. Quant à l'île elle-même, que les indigènes appelaient Jacata, Van den Broeck lui avait déjà antérieurement donné ce nom de Java qu'elle conserve encore aujourd'hui.

Lorsque le gouverneur Coen arriva, il trouva mauvais que, sans son avis préalable, on eut baptisé ainsi la factorie. C'est pourquoi, quelque peu piqué, il fit effacer l'inscription. Le nom de Batavia a pourtant brillamment survécu. Comme on vient de le voir, c'est à Van den Broek que la grande ville doit son origine actuelle.

Le gouverneur fit des démarches incessantes pour obtenir la mise en liberté de Van den Broeck. Ayant pris son prisonnier en affection, le Pangeram ne céda qu'aux menaces. Mais, avant de rendre la liberté à notre compatriote, il lui raconta cet apologue :

« Un roi gardait précieusement dans une cage d'or un oiseau qui lui était cher, qu'il nourrissait des mets les plus délicats et comblait de ses bontés. Mais triste, l'oiseau captif dit au roi : Seigneur, il est bien vrai que tu es bon pour moi, mais qu'importe ! Laisse moi essayer mes petites ailes, et je reviendrai vers ma maison dorée où j'ai reçu tant de bontés. Touché par ce langage, le roi donna la liberté à l'oiseau. A la vérité, il revint, mais ne rentra plus dans sa cage d'or. »

Van den Broeck protesta, mais le roi eut bientôt l'occasion de lui rappeler l'apologue lorsque l'intrépide marin vint, à la tête d'une flotte, reprendre les hostilités contre Bantam.

Ayant reçu mission d'aller chercher en mer « ce qui était à prendre », notre compatriote s'acquitta de sa mission avec fidélité. En trois mois, c'est-à-dire du 11 juillet au 11 novembre 1619, il capture une cinquantaine de navires, faisant près de 1,200 prisonniers, dont une quarantaine de femmes. Van den Broeck prétend que ces dernières « consentirent à le suivre ». Croyons-le sur parole.

Le 15 décembre, notre compatriote avait réuni devant Bantam une flotte de 28 bâtiments qui bloquent la ville. En 1620, Van den Broeck renouvelle son engagement pour un terme de trois ans et part pour le détroit de la Sonde où il capture un navire anglais. Comme le commandant britannique de ce navire lui apprend que la paix vient d'être signée

entre les deux pays, Van den Broeck en profite pour combiner contre Bantam une action commune des deux flottes. Le 9 juin 1620, nous voyons les deux escadres fraterniser dans la victoire.

A la même époque, Pierre Van den Broeck est nommé directeur de tous les établissements hollandais établis en Arabie, en Perse et aux Indes, avec Surate comme résidence centrale.

S'embarquant, pour cette ville le 13 juin, sur le *'t wapen Van Zeeland*, notre compatriote traverse la mer Rouge, se rend par terre à Moka et visite les divers comptoirs de la Compagnie. Partout il est reçu avec empressement. Les princes le comblent de présents. Cependant, à Surate, il éprouve quelques difficultés. En effet, faisant état de certains actes de piraterie, réels ou imaginaires, les Anglais avaient déclaré au souverain indien « que les Hollandais étaient des voleurs et non des marchands comme eux ».

Van den Broeck dut déployer des prodiges d'adresse pour triompher de ces accusations.

Comme l'engagement de notre compatriote expirait à ce moment, le gouverneur général des Indes lui demanda de rester encore pendant deux ans au service de ses commettants. Il y consentit et signa, le 1 avril 1626, un nouvel engagement, le nommant — aux appointements mensuels de 200 florins — directeur commercial de la « Compagnie des Indes et des Provinces-Unies pour l'Indoustan ».

Chez notre compatriote, l'esprit politique était à la hauteur de la hardiesse de son caractère. Voici une anecdote qui le prouve :

Comme vers la fin de 1626 la nouvelle de la mort du Grand Mogol s'était répandue, Van den Broeck comprit qu'il fallait être sur ses gardes. Il ne tarde pas à apprendre que l'héritier du trône, le prince Chrom, à la tête d'une formidable armée, marche sur Surate, exigeant une rançon de 10,000 roupies.

Que fait notre compatriote? Montant à cheval, il court au milieu de la nuit au devant du prince, annonçant que, au nom de la ville, il vient lui souhaiter la bienvenue. L'arrivant fut si touché de cet empressement qu'il proposa à Van

den Broeck de l'attacher à sa personne, lui offrant de splendides présents. Mais notre habile homme se contente de demander un nouveau firman. Cela fait, ajoute le narrateur, je m'en retourne à mes affaires.

On peut se faire une idée de l'aspect que présentait alors Surate, où Van den Broeck séjourna pendant plusieurs années, d'après une vue de la ville et la reproduction de la maison directoriale dessinés par notre compatriote et intercalés dans sa narration de voyage.

La réputation de notre compatriote était telle que le roi de Perse lui envoya des ambassadeurs pour l'inviter à sa Cour. Des présents de toutes espèces affluent alors chez lui. De Van den Broeck on a conservé le dessin d'une rareté zoologique; un bouc unicolore qui lui fut offert et dont il fallait limer de temps en temps la défense pointue pour ne pas être blessé. Un autre potentat lui envoya un bloc de neige pour rafraîchir son vin.

D'une extrême sévérité, mais aussi très juste, notre compatriote ne reculait pas devant les actes les plus énergiques pour punir les fautes de ses marins.

L'un d'eux ayant tué un Anglais, Van den Broeck réclame le coupable, déclarant au commandant de la flotte britannique que, sous le drapeau néerlandais la justice serait aussi bien administrée que sous celui du roi d'Angleterre. Déclaré coupable, le matelot meurtrier fut condamné à être précipité à la mer. S'il échappa à la mort, ce fut grâce aux instances des Anglais eux-mêmes.

En avril 1629, après neuf années de gouvernement, notre compatriote veut revoir l'Europe. Nommé amiral d'une flotte commerciale de retour, il débarque à Batavia. Le 22 août de la même année, il assiste aux funérailles du gouverneur Coen dont, dans le cortège funèbre, il porte les éperons.

C'est avec une véritable émotion que Van den Broeck raconte son départ.

La veille du jour où il devait mettre à la voile, le nouveau gouverneur général Speex donne, en l'honneur du nouvel

amiral, un grand banquet auquel assistent toutes les notabilités de la résidence.

Le 17 décembre 1629, au moment de l'appareillage de la flotte, le gouverneur conduit lui-même notre compatriote à bord de l'*Utrecht*, battant pavillon amiral. Là, tandis que les forts et tous les vaisseaux tirent des salves en l'honneur de Van den Broeck, l'illustre Antoine Van Diemen lui passe au cou la chaîne d'or, insigne de son autorité. C'est cette chaîne, très visible sur le portrait de Frans Hals, qu'il portera désormais en écharpe — comme tous les amiraux de Hollande avaient l'habitude de le faire à cette époque.

Outre le vaisseau amiral *Utrecht*, la flotte se composait des navires hollandais *Leyden*, *Hollandia*, *Dordrecht*, *Frederic-Henri*, *t' Zee paert*, *t' Wapen van Rotterdam*, *t' Wapen van Delft*, plus une galéasse vénitienne. La cargaison valait 1,200,000 florins,

Tandis que la flotte se dirigeait vers le Cap de Bonne-Espérance, un commencement de mutinerie se produit sur quelques navires. Peu après la galéasse sombre. Enfin le feu se déclare à bord du *Dordrecht*. L'équipage et la cargaison sont sauvés, mais l'asphyxie étouffe un jeune éléphant que Van den Broeck rapportait pour le Stathouder Frédéric-Henri. Ce serait cependant une erreur de penser que, à cette époque, la Hollande n'avait pas encore vu d'éléphant. A Vienne, dans l'ancienne collection de l'archiduc Charles, se trouve en effet le croquis d'un éléphant, évidemment fait d'après nature par Rembrandt.

Après une escale à Sainte-Hélène, la flotte arriva au Texel au commencement de juin. Notre compatriote fut chaleureusement accueilli à La Haye par le Prince qui le reçut le 20 juin, par les Etats Généraux et par la Compagnie des Indes. Cette dernière, voulant reconnaître ses services, lui fit don d'une chaîne en or valant 1,200 florins.

C'est trois années après le retour de Van den Broeck que Frans Hals peignit le vivant portrait qui devait l'immortaliser. C'est également ce tableau qui servit, en 1726, pour exécuter la gravure illustrant le grand ouvrage de Valentyn sur l'Inde :

« Oud en Nieuw Oost-Indie ». Sur ce portrait, on remarque que l'écu d'armes surmonté d'un haume qui se trouve placé au bas de la planche est resté en blanc.

Pourtant notre compatriote appartenait à une famille noble. Ses armes portaient : d'or semé de billettes de gueules à la fleur de lys du même brochant sur le tout.

Mais si sur cette gravure les armoiries manquent, on y trouve cependant, comme au bas de la première page du récit des voyages de Van den Broeck, publié pour la première fois en 1630, la fière devise qu'il avait adopté : « Een uur betaelt het all ».

D'après le recueil biographique de Vander Aa, Van den Broeck, revenu en Hollande pour prendre sa retraite, serait reparti pour les Indes en 1639 et aurait participé au siège de Malaca. C'est devant cette ville que, en 1646, une maladie l'aurait terrassé.

Ainsi se termina la magnifique carrière du glorieux expansionniste anversoïse qui, pendant un quart de siècle, avait si puissamment contribué à assurer la brillante prospérité des lointaines colonies hollandaises.

Ajoutons que, par suite de son mariage, Pieter Van den Broeck laissa une assez nombreuse postérité. Le compositeur de musique de ce nom — qui, en 1795, lors de la création du Conservatoire de Paris, fut nommé professeur de cor — appartenait à sa descendance. Mais celui qui, de par ses fonctions, se rapproche le plus du grand ancêtre est aujourd'hui M. Gustave E. Van den Broeck, chef de la vieille firme anversoïse de courtage maritime, aussi connue en Hollande et dans les colonies néerlandaises que dans notre propre pays.

VIE ET AGONIE DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE. (Contribution à l'histoire de notre expansion maritime dans l'Océan Indien.)

Par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
membre de l'Académie de Marine.

Au début du XVIII^e siècle, au moment où la Belgique sortait épuisée et appauvrie de quatre-vingts ans de guerres quasi ininterrompues, il y eut dans ce pays, tant de la part de nos négociants-armateurs que de nos marins, un énergique sursaut d'élargissement national.

Ce souci d'embrasser de plus vastes horizons trouva sa fugitive mais extraordinaire consécration dans la Compagnie d'Ostende, qui fut aussi notre très glorieuse Compagnie des Indes.

C'est vers 1720 que le marquis de Prié, gouverneur des Pays-Bas Autrichiens, désirant conjurer les effets désastreux de la fermeture de l'Escaut, songea à utiliser le port d'Ostende pour un vaste trafic transocéanique. Comme, dès 1714, des navires belges ayant pris l'habitude de rapporter des Indes Anglaises de très riches cargaisons, le gouverneur des Pays-Bas Autrichiens envisagea la création de comptoirs sur les côtes asiatiques. Deux Anglais qui connaissaient parfaitement les mœurs et les usages locaux, Alexandre Hume et Jean Harrisson, débarquèrent donc, en 1721, au Bengale et obtinrent des potentats locaux l'autorisation d'établir des factoreries belges.

Devant des résultats aussi encourageants, la Cour de Vienne jugea bon, en 1722, de nommer comme gouverneur un ancien monnayeur de la ville d'Anvers, Jacques-André Cobbé, promu, en sa qualité d'inventeur d'un nouveau canon, lieutenant général d'artillerie. Sa fortune avait été rapide, car l'empereur d'Autriche lui avait successivement conféré les titres de Comte de Burlack, de Chevalier de l'Ordre du Grand Constantin et de Saint-Georges et de noble sénateur romain. Son traitement de gouverneur s'élevait à 2,400 florins, plus un dixième des impôts levés sur les ressortissants habitant les factoreries austro-

belges. Parti d'Ostende et arrivé le 6 juin 1723 sur la côte du Coromandel à bord du *Charles VI* commandé par le capitaine Harisson, Jacques Cobbé décéda malheureusement à Denemarnagor, le 23 juin 1724, des suites des blessures contractées en défendant son poste attaqué par les indigènes dissidents.

Cependant, en 1722, l'empereur Charles VI, se rendant aux suggestions de Colebroke, — financier anglais un peu équivoque établi dans les Pays-Bas, — manifesta l'intention de créer en Belgique une grande compagnie privilégiée destinée à monopoliser au profit du pays, notre commerce colonial. Il s'agissait, malgré l'opposition de grandes puissances, de concurrencer sur les marchés extérieurs les diverses Compagnies des Indes créées en France, Hollande, Danemark et Angleterre.

C'est Patrice Mac Neny, réfugié irlandais, aidé des conseils d'un autre de ses compatriotes, le capitaine Jean Tobin, qui rédigea, en 1723, la charte constitutive de la Compagnie Impériale et Royale d'Ostende, au capital de 6,000,000 de florins. Le 11 août, les 6,000 titres furent souscrits à la Bourse d'Anvers par des capitalistes belges et étrangers. Parmi les sept directeurs nommés, signalons le négociant Thomas Ray qui, bien qu'échevin de la ville d'Ostende, était anglais de naissance.

Les négociants anglais furent d'ailleurs parmi les meilleurs clients de la Compagnie d'Ostende et lorsque cette dernière fut mise en interdit par les puissances maritimes, l'Angleterre continua à s'approvisionner, à Ostende, de produits exotiques à l'aide de bateaux contrebandiers.

Un des premiers actes de la compagnie belge — qui devait susciter dans d'autres pays de si âpres jalousies commerciales — fut de confier la direction des factoreries indiennes à l'Anglais Alexandre Hume. Sa mission devait consister d'abord à développer, sur les bords du Gange, la factorie de Bankebazar — dont les fondements avaient été jetés par un aventurier français, le capitaine Chevalier Godefroid La Merveille. Ensuite, il s'agissait de remplacer, sur la côte du Coromandel, l'établissement commercial que son prédécesseur Cobbé avait vu détruire par les naturels. On décida aussi d'exploiter la con-

cession de Cabelon ou Covelon (entre les villes de Madras et de Sadraspatnam), obtenue déjà, le 5 août 1719, par La Merveille.

Ajoutons cependant ici que l'activité de la Compagnie d'Ostende fut loin d'être restreinte aux Indes Anglaises. Elle créa des comptoirs très florissants en Chine et tenta de s'installer sur les côtes de Guinée et de Madagascar. En effet, l'octroi impérial autorisait à « naviguer et négocier aux Indes occidentales et orientales et sur les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du cap de Bonne-Espérance ».

Des trois premiers voiliers qui, le 10 février 1724, partirent d'Ostende pour les Indes sous le pavillon de notre nouvelle campagne, un seul était destiné au Bengale. Ce navire, *L'Empereur Charles*, armé de 30 canons et commandé par un Dunkerquois, le capitaine Michel Cayphas, périt malheureusement à l'entrée du Gange. L'équipage qui avait pu se sauver à la nage, voulut se réfugier dans une factorie française, mais, inhumainement, les occupants en interdirent l'entrée aux naufragés.

Au mois de juillet de la même année, Ostende vit revenir du Bengale, sous le commandement de l'Anglais Harrison, le *Charles VI*, voilier de 450 tonneaux, armé de 32 canons et monté par 100 hommes d'équipage. A en croire une note des Archives du Conseil d'Etat et de l'Audience, le *Charles VI* était parti en 1722, avant la constitution de la Compagnie d'Ostende, pour le compte de l'armateur E. B. Soenens de Gand.

Au dire des *Rélatiōns Véritables*, la cargaison du *Charles VI* se composait de 1,522 pièces de taffetas de foul., 4,784 caridarcas, 25,159 Cassa Bengale, 1,700 dorias, 6,534 gerras, 336 hammans, 5,700 malmolens, 16,700 romals de coton, 1,000 romales fines, 1,048 romals de mousseline, 120 sanes, 2,000 scerbands, 2,500 soesies, 14,359 tansieps, 80 idem à fleurs, 1,200 theraindain, 18,783 livres de couris, 91,421 bois de coliatour; 101,700 de salpêtre; 63,750 Kurcuma.

La vente de cette cargaison — ainsi que celles rapportées de Chine par deux autres navires envoyés là-bas par la Compagnie — eut lieu à Ostende au mois d'août suivant. L'affluence des acheteurs, tant du pays et de l'extérieur, fut considérable et le prix des produits du Bengale fléchit sur les principaux marchés, ceci au grand dépit des compagnies étrangères qui voyaient déjà un précieux et lucratif monopole colonial leur échapper petit à petit.

A la fin de janvier 1725, notre Compagnie fit repartir pour le Bengale le *Charles VI*, commandé cette fois par l'Ostendais Jacques de Winter.

Il nous est impossible d'énumérer ici tous les navires belges qui, au cours d'une période particulièrement prospère, prirent part au trafic Indo-Belge. Bornons-nous donc à quelques citations :

Le 25 février 1726, la *Paix*, de 36 canons, commandée par le capitaine Philippe-Joseph Perrenot et l'*Espérance*, de 34 canons, commandée par le Dunkerquois Nicolas Carpentier, partirent pour le Bengale, salués — au dire des *Relations Véritables* — par l'artillerie des remparts et le carillon de la ville. Ils répondirent eux-mêmes à cette allégresse par le son des trompettes, cors de chasse et timbales. Ces deux voiliers étaient chargés de plomb, d'armes, de toiles et d'autres produits belges.

Le 18 juillet, nous voyons revenir du Bengale, après une heureuse traversée de cinq mois et neuf jours, le *Charles VI* chargé d'une riche cargaison de mousseline, soieries, salpêtre et bois de coliatour. La vente en fut fructueuse. Aussi, à l'assemblée générale des actionnaires — qui se tint à Anvers au mois de septembre suivant — put-on annoncer la distribution d'un dividende de 25 %.

Le même navire — capitaine Meyne — ainsi que l'*Archiduchesse Elisabeth*, de 32 canons — capitaine Michel Cayphas — firent voile pour le Bengale au cours de l'année 1727. Le 29 octobre, nous voyons revenir d'Ostende la *Paix* et le 23 décembre, l'*Espérance*. L'un et l'autre étaient chargés de stocks importants de toiles peintes, d'étoffes de soie, de damas, d'épiceries et de bois de teinture.

Tout cela entraînait pour la Belgique une ère de prospérité économique extraordinaire. De tributaires de l'étranger, nous étions, en matière coloniale, devenus de redoutables exportateurs. En ce domaine, nous réglions déjà les marchés extérieurs. Aussi la diplomatie étrangère ne cessait de menacer la Cour d'Autriche. Dans son *Droit Public de l'Europe*, Mably rapporte qu'à l'ouverture du Parlement anglais en 1727, le Roi se laissa aller à dire, dans son discours, que « le commerce et la Nation étaient menacés de ruine aux Indes Occi-

dentales par l'établissement de la Compagnie d'Ostende ».

L'*Archiduchesse Marie-Elisabeth* — qui était parti du Bengale le 8 février — arriva à Ostende le 20 août 1728, suivi le 11 septembre par le *Charles VI*. Ce dernier navire avait quitté les bords du Gange à la fin de février. Il déchargea sa cargaison à Bruges, l'exposa en vente publique. Mais, à la suite d'une coalition de marchands hollandais, l'adjudication ne produisit que de médiocres résultats. Mais à la vente suivante, les directeurs avertis surent déjouer ces manœuvres intéressées. Aussi put-on, le 18 septembre suivant, distribuer aux actionnaires un dividende de 20 %.

A côté des comptoirs que nous avons créés à Cabelon, à Bankebasar, à Bourompore et à Madras, la Compagnie d'Ostende exploitait dans les Indes, deux autres factoreries l'une à Itchapour — séparée de Bankebasar par une petite rivière — l'autre à Balasore, sur la rive gauche du Gange. Comme dans cette dernière ville toutes les nations européennes étaient autorisées à trafiquer librement, les Belges, tenant à ne pas rester en arrière, s'empressèrent d'y développer leur activité. Au bout de trois ans, cinq à six mille personnes abritées sous le drapeau de la Compagnie d'Ostende constituaient une ruche industrielle et prospère. Dans un de ses mémoires, le Comte de Calemberg évalue les dépenses totales que nous fîmes pour nos établissements au Bengale à un million et demi de florins, faible somme eu égard aux beaux résultats obtenus.

Bien que l'anglais Alexandre Hume fut un directeur fort imparfait et malgré les efforts faits par des concurrents commerciaux évincés, on ne parvenait pas encore à nous desservir auprès des princes hindous. Aussi, dans l'esprit des indigènes, le prestige de la Compagnie d'Ostende demeurait intact.

Cédant cependant en 1727 à un ultimatum de la France alliée à d'autres puissances maritimes, l'empereur Charles VI avait bien été obligé de suspendre, pour une durée de sept ans, l'octroi accordé à la société ostendaise. Mais cette dernière, ne se considérant pas comme battue, continuait à œuvrer, attendant la revision de cette grande injustice.

Toutefois, lorsque, en 1728, les grandes puissances se réunirent à Soissons pour interdire définitivement notre navigation vers les Indes, tandis qu'on négociait un irréparable asservissement commercial, les officiers des comptoirs hollandais

du Bengale, enhardis par la faiblesse du gouvernement autrichien, se livraient à des actes beaucoup plus agressifs. Ils arrêtaient nos transports terrestres et fluviaux, molestant les indigènes qui étaient aux gages de la Compagnie d'Ostende, empêchant le ravitaillement de nos comptoirs et provoquant un arrêt brusque de toutes nos florissantes transactions.

En 1730 — année au cours de laquelle des ventes publiques de cargaisons hindoues organisées à Bruges et à Ostende donnèrent des résultats très intéressants — nous voyons la Compagnie envoyer au Bengale, sous son propre pavillon, l'*Impérial*. Il s'agissait d'apporter à vos factoreries des secours en vivres et en argent. Mais arrivé à l'entrée du Gange, l'*Impérial* se vit refuser l'entrée de la rivière, et les représentants que Hume avait envoyés à Calcutta, nantis d'une plainte, furent si mal reçus qu'ils jugèrent prudents de prendre le large.

Une lettre écrite par le Comte de Calemberg, le 13 juillet 1731, rapporte, qu'au dire d'un des dirigeants de la Compagnie, Alexandre Hume, les Anglais et les Hollandais continuaient à traiter nos compatriotes en ennemis, s'emparant de nos petits navires et maltraitant les équipages. Hume, après avoir précisé qu'un de nos officiers attaché à un mât fut fouetté à outrance, ajoute qu'il se vit obligé d'abandonner les factoreries désormais ruinées. Lui et ses employés se réfugièrent à bord d'un bâtiment français parce que « les agents des compagnies étrangères avaient réussi à exciter le Nabab du territoire de Cobelon à détruire cet établissement à main armée, quoiqu'on l'eut payé une somme considérable ».

La ténacité de la Compagnie d'Ostende — qui secrètement encouragée par l'Empereur persistait à importer des mers tropicales les plus précieuses marchandises — continuait à constituer le nœud de la politique européenne. Devant des menaces de guerre et pour assurer à sa fille Marie-Thérèse la succession du trône d'Autriche, Charles VI fut donc forcé, le 16 mars 1731, de signer à Vienne un nouveau traité interdisant formellement à la compagnie tout trafic colonial.

C'est en raison de ces circonstances, que le 6 avril 1732 on vit partir d'Ostende la *Concorde*, capitaine Lormes. Sa mission

était de ramener du Bengale les employés et marchandises qui se trouvaient dans les comptoirs côtiers. Ce navire revint, le 4 août 1733, avec une très riche cargaison. Cela permit d'ajouter un dividende de 6 % — payé quelque temps auparavant — un superdividende de 10 % qui fut réglé en novembre suivant.

Le traité de Vienne, pris à la lettre, n'avait cependant pas aboli définitivement la Compagnie d'Ostende. La Cour impériale d'Autriche caressait encore l'espoir de rouvrir, aux navires belges, la route du commerce des Indes. C'est dans ce but que, outre certains comptoirs importants, on conserva la factorie de Bankebasar, administré cette fois au nom de l'Empereur. Ce dernier affecta à sa garde et à son entretien des sommes importantes.

Nous persistions ainsi à nous accrocher à la côte de Coromandel, entre la Krichna et la pointe de Caliméré. Dangereuse pendant la mousson du N.-E., d'un accès difficile en tout temps à cause du ressac, l'accès en était difficile. Pour communiquer avec nos navires restés au large, il fallait se livrer à un pénible transbordement par bateau à fond plat. Ces petites allèges étant la plupart du temps attaquées, notre directeur au Bengale, François de Schonanille — qui appartenait à une vieille famille de négociants armateurs ostendais — se vit bientôt réduit à une situation des plus critiques.

En 1745, Bankebasar fut assailli par une bande nombreuse d'indigènes. A la tête de quelques soldats que les maladies et les privations avaient épargnés, Schonamille se défendit avec courage et périt glorieusement les armes à la main pour — ajoute Pasquini dans son *Histoire de la Ville d'Ostende* — « un souverain qui l'abandonnait à ses propres ressources et une compagnie n'existant plus que dans le souvenir de quelques intéressés ruinés ».

C'est ainsi que petit à petit le pavillon de la Compagnie d'Ostende disparut de nos comptoirs du Bengale. Il fut, à certains endroits de la côte, remplacé par le drapeau de Charles VI, car les traités n'interdisaient pas à l'Autriche de conserver des établissements coloniaux.

Ajoutons cependant que les administrateurs anversoïs, ostendais et gantois de la Compagnie d'Ostende continuaient clandestinement les affaires sociales en se servant de, soit de

personnes interposées, soit de pavillons simulés. En 1780, nous voyons plusieurs de ses navires naviguer avec succès pour le compte de la Compagnie de Trieste créée par les mêmes actionnaires.

L'agonie de la Compagnie Belge fut aussi douloureuse que longue. Pour donner une idée de ce qu'elle fut et de ce qu'elle aurait pu être, disons, en terminant que, lors de l'invasion française en Belgique, la liquidation de ce vaste organisme était loin d'être terminée. Et ceci doit nous fixer sur l'importance des intérêts engagés dans une tentative maritime dont la Belgique a très légitimement le droit de rester fière.

DE VERZUCHTING VAN ANTWERPEN OM DE VERLOREN ZEEEN.

Door Dr. Floris PRIMS.

De Beneden-Schelde, van Tholen tot aan de zee, de Oosterschelde, is altijd Zeeuwsch geweest; de Honte of Westerschelde was eveneens over geheel haar breedte Zeeuwsch, van Hontemuiden tot de Wielingen. Geheel de zeehandel van Antwerpen heeft dus steeds afgehangen van de vrije vaart op een benedenstroom die onder een andere leenroerigheid lag dan de Scheldestad zelf.

Maar Zeeland behoorde tot het keizerrijk evenals Brabant en het Antwerpsche markgraafschap. Mede met het keizerrijk en met de graven van Holland-Zeeland betwistte Antwerpen aan Vlaanderen dezès vermeende rechten op de landen Bewesterschelde: reden waarom men in de XIII^e eeuw, — en ook nog in 1302, — te Antwerpen alles behalve Vlaandersch heeft gevoeld. Terloops weze hier nog bij aangestipt dat Antwerpen sedert onheuglijke tijden geleidevrijheid op de Honte bezat, en dat, van uit dezelfde onheuglijke tijden, de drie Zeeuwsche stapels van zout, haver en visch, voor geheel Brabant, te Antwerpen lagen. Zoo was de Antwerpsche economie versnoerd met die van de Zeeuwsche landen tusschen Honte en Schelde. Die landen waren de middelaars tusschen Antwerpen en de zee in de XIII^{de} eeuw, en onze stad voelde zich veilig in de verstandhouding met Holland-Zeeland. Het is de groote politiek geweest van Hendrik I van Brabant en van zijn opvolgers der XIII^{de} eeuw, Holland en Brabant met elkaar te verbinden.

De betrekkingen van Antwerpen met de zee kwamen nu echter onder controol van Vlaanderen van af 1357, dank zij de scheidsspraak van Ath tusschen Vlaanderen en Brabant. Antwerpen wordt van Brabant afgespleten en onder Vlaanderen gesteld. Meteen waren de Antwerpenaars hun Zeeuwsche stapels en — praktisch — hun zeeweg kwijt.

Maar wanneer, op het einde der Vlaamsche periode, onder den gunstiger gestemden hertog Philips de Stoute, de Antwerpsche jaarmarkten opbloeien, wapent de stad op eigen

kosten schepen om de veiligheid der kooplieden op den zee-weg te verzekeren.

Dit zou echter weldra overbodig worden. Immers de hertogen van Burgondie zullen én Vlaanderen én Brabant én Holland-Zeeland, al de Scheldelandouwen gezamenlijk onder hun gezag brengen.

En zoo was een der voornaamste voorwaarden vervuld die er zijn moest om weder van Antwerpen een ware zeehaven te maken. De Scheldestad werd dan ook onder Keizer Karel de eerste West-Europeesche zeestad. Er kwam zeelucht over Antwerpen, meegebracht in de bolle zeilen der karaveelen, en kunstenaars en handelaars, ambachten en natien, het hield nu allemaal van de zee en van den zeestroom.

Toen kwam de politieke verwikkeling die uitgroeide tot een vollen opstand tegen den « natuurlijken prins ».

Men heeft er zich te Antwerpen spoedig rekenschap van gegeven dat het een levenskwestie was voor onze stad, dat Brabant en Holland-Zeeland zich bleven verstaan. Ter wille van de zee moest Antwerpen de partij van Zeeland houden. Viel Zeeland in andere handen dan was het met Antwerpens grootheid gedaan. Strategisch gezien was Zeeland de zwakke plek van het Spaansche dominium, terwijl Antwerpen, sedert Alva, als een bolwerk was opgezet geworden. Men gaf er zich ook in Zeeland wel rekenschap van. Geen Staten legden dan ook meer onafhankelijkheidszin aan den dag, ook tegenover de « generaliteit », dan die van Holland-Zeeland. Zij waren de meesters van de groote wateren. Ze konden Antwerpen vervangen en zelf erfgenaam worden van al de gunstige factoren die Antwerpen eenmaal hadden groot gemaakt.

Het is juist tijdens deze jaren van zoogemeende vrijheid, van opstand tegen Spanje, dat de oneenigheid onder de vroeger vereenigde Generaliteit het vraagstuk van de zee voor Antwerpen stelt. De Staten van Zeeland zouden in 1581, op 26 Juni, de heerlijke rechten op de steden van Vlissingen en Vere te gelde maken.

De Antwerpsche Maandagsche Raad van 19 Juni 1581 begrijpt ten volle de draagwijdte van hetgeen er op til is. Antwerpen besluit Vlissingen te allen prijze aan te koopen en duidt de afgevaardigden aan die de zaak zullen bepleiten voor den prins en voor de Staten Generaal. Ziehier de commissie die ze medekrijgen :

« De voorschreven gecommitteerden, na behoorlijke en gewoonlijke dienstbieding, zullen zijn Excellentie aandienen

hoe dat bij de Leden der stad — (nadien zij hebben verstaan dat men den 26sten dezer maand zal procedeeën tot het verkoopen en den palmslag geven, bij publieke subhastatie van de steden van Vlissingen en van Vere) — samen en met gemeene resolutie is geraamd en besloten dat men tot behoef van deze stad zal koopen en den palmslag aanvaarden van de stede van Vlissingen, volgens en in conformiteit van de resolutie van den Maandagschen Raad van den 19^{den} Juni.

Wezende de voorschreven leden daartoe geroerd en gecomoveerd ten bemerke en consideratie van het groot nadeel en prejudicie welk de stad zou geraken te lijden, ingeval dezelve stad zou komen in eenige andere handen van steden, Heeren of landen.

Waardoor, mits de ligging van dezelve plaats, staande dezelve onder de regeering en het bewind van eenigen anderen Heer of Meester, ten appetijte en beliefte deszelfs, de scheepvaart, trein en koopmanshandel op deze stad, zou geraken gediverteerd, verkeerd of ten minste grootelijks verhinderd en belet, en aldus het fundament waarop het geheel welvaren dezer stad is rustende, zou weggenomen worden.

In dier voege dat zij, om te voorkomen het bederf dezer stad, tot dien aankoop hebben besloten, zonder voor oogen te hebben eenige begeerte van regeering of heerschappij (van Antwerpen over Vlissingen) maar alleen het algemeen welvaren.

Welke zaak echter de stad van Antwerpen en haar Leden niet willen aanvangen zonder eerst en vooral het zelve zijne Excellentie (den prins van Oranje) aangediend te hebben, hem verzoekende in consideratie van de goede affectie en genegenheid die hij dezelve stad is toedragende, hetzelfde voor goed en aangenaam wille inzien, en deze stad daarbij met zijn goeden raad en voorzichtig advies wille assisteeren, en in het effectueeren van dien, alle hulp en bijstand wille doen, gelijk zij hetzelfde van zijn vorstelijke Genade geheel zijn verwachtende.

Zich ganschelijk desaangaande ook in Zijne Excellentie betrouwende dewelke men niet en twijfelt zij en zal inzien en bemerken hoe grootelijks en hoeveel deze stad niet alleen in het particulier, maar ook den lande generaal is importeerende dat dezelve stede van Vlissingen niet gerake te vallen onder eenigs anders bewind dan deze stad...

Daarbij voegende dat in deze niet alleen op de stad Antwerpen is te letten, maar ook op het belang van het geheel achterland, en in het bijzonder van Brabant waarvan Zijne Excellentie niet alleen is de gouverneur, en aldus het toezicht deszelfs lands Zijne Excellentie principaallijk is rakende, maar dat ook dezelve Zijn Excellentie zijn voornaamste en heerlijkste goederen binnen Brabant is hebbende... »

Verder onderzocht men het geval waarin de prins van Oranje zelf Vlissingen wilde koopen. De stad wees op het gevaar voor haar dat alsdan Vlissingen eenmaal zou worden vererfd « apparentelijk aan eenige vreemde geallieerden van Zijns Excellentie dochters »...

En de stad beloofde ten slotte Vlissingen zeer voorkomend te behandelen. Maar Willem van Oranje, de vader des vaderlands, was met die Antwerpsche zorgen niet gediend en sloeg het Antwerpsche voorstel af en hield voor zich zelf de heerlijkheden van Vlissingen en Vere, en het zou de dood van Antwerpen worden. (1)

Antwerpen geraakte ingesloten in de binnenlanden. Tot Lilloo en Liefkenshoek, soms nog dichterbij, lag sinds 1585 de Hollandsche vijandelijke krijgsmacht die den zeeweg verbood.

Bij het sluiten van het Twaalfjarig Bestand in 1609 had men te Antwerpen verhoopt en verwacht, — naar de ietwat onduidelijke tekst der overeenkomst scheen toe te laten, — dat weldra de regelingen zouden worden getroffen waarbij de zeeweg wederom, na 25 jaren slot, zou worden opengesteld. Zoo natuurlijk scheen ons dit recht. Maar de Hollanders hielden er heel andere berekeningen op na, dan die van natuur- of volkenrecht. De Schelde mocht noch nu noch later geopend worden. Het Zuiden, met Antwerpen, mocht economisch niets anders zijn dan een generaliteitscolonie ten bate der Hollandsche handelscompagnieën. Antwerpen moest en zou van de zee afgesloten blijven.

Eenige hoop laat er te Antwerpen op in 1632 wanneer er spraak is van een nieuw accoord met de Staten van het Noorden. Isabella vindt goed dat men afgevaardigden naar Maastricht sture om er de Hollanders te ontmoeten. En het Antwerpsch magistraat richt zich dadelijk tot de aartshertogin en wel met volgende rekweste :

« Vertoonen met alle nederigheid de burgemeesters,

(1) Zie stadsarchief, Collegiaal actenboek, in dato 22 Juni 1581.

schepenen en de Raad der stad Antwerpen, dat de ontmoeting van de gedeputeerden der Staten Generaal van de gehoorzame provincien met de gedeputeerden der vereenigde provincien te Maastricht, hen aanzet zich te herinneren hoe dat alhoewel het tractaat van de treve van 1609 al de andere steden en plaatsen van het land hun oude voordeelen en commoditeiten heeft teruggegeven, enkel de stad Antwerpen niet heeft kunnen genieten van hetgeen vroeger de oorzaak was van haar vooruitgang en welvaart, te weten van den vrijen handel op de rivier de Schelde naar de zee toe, zonder welke vrijheid het haar onmogelijk is zich te herstellen uit den miserabelen staat waarin zij zich bevindt, vreezende nu dat, indien de overeenkomst die men te Maastricht bewerkt geen betere voorwaarden voor de stad aanbrengt, zij altijd desolaat zal blijven, willen zij daarin voorzien door in alle onderwerping aan Uwe Hoogheid voor te stellen dat zij van advies zij dat de Stad Antwerpen zoo belangrijk is voor den dienst van Zijne Majesteit, en voor de constructie van geheel dit land, dat zij de gedeputeerden der Staten te Maastricht expresse brieven zou geven, door dewelke zij zouden worden gelast in zeer dringende recommendatie te hebben de opening der gezegde rivier, opdat de gezegde stad in staat gerake te leven, en meer van dienst te zijn voor Zijne Majesteit... »

Meer dan waarschijnlijk is deze rekweste opgesteld geworden door den pensionaris der stad Jacob Edelheer.

De onderhandelingen worden van Maastricht verlegd naar den Haag waar men, begin 1633, vergadert. Jacob Edelheer is er de eerste vertegenwoordiger van Antwerpen, en geheel zijn bedrijvigheid geldt den zeeweg. Hij heeft er een merkwaardige Schelde-studie toe samengesteld, een juridisch historische studie die nu nog van beteekenis is. Maar van eenig « recht » zouden de Hollanders zelfs niet laten spreken. Edelheer moest weldra naar Brussel seinen :

« Le sommaire des propositions mises en avant par les Etats des Provinces-Unies touchant le commerce est tel que la rivière de l'Escaut, le canal de Sas et Swin et autres embouchures de mer y répondant ne pourront être navigués qu'au pied de la trêve précédente, en changeant de bateau et se soumettant à telles servitudes que la guerre a introduites... »

Onze afgevaardigden oordeelden — onder hen — dat ze

zooverre van den vrede waren, ondanks alle inschikkelijkheid van hunnentwege, — als hun handen van den hemel. Edelheer had schoon aan te voeren « dat het toch redelijk was dat de wetten ingebracht wegens den oorlog, ophielden bij vrede en bestand, vooral de wetten die een oppressie waren van de natuurlijke vrijheid zooals het gebruik der rivieren, — die van de Staten antwoordden dat het lastbreken en de verbodeming overeenkwamen met het recht van het land en moesten worden behouden om het smokkelen tegen te gaan... En bij de uiteindelijke discussie van 26 Maart 1633 zegden de Hollanders dat aan het slot der zeegaten niets zou gewijzigd worden, want « zoo niet zou de geheele zeehandel naar de havens van den koning gaan, en de vrede of het bestand zou nadeeliger voor Holland zijn dan de oorlog. »

De verzuchtingen naar de zee rezen terug op uit den Antwerpschen boezem, bij de sluiting van den oorlog om de troonopvolging van Spanje. De vredetractaten veranderden den internationalen toestand van onze provinciën daar men ons in persoonlijke vereeniging bracht met den keizer van Oostenrijk en ons losmaakte van Spanje. Treffend is het hoe de Antwerpsche magistraat orde geeft aan de kunstenaarschilders die de zaal voor de conferentie der Morgendheden op het Antwerpsche stadhuis zullen stoffeeren, er de beeltenis in aan te brengen van den Scaldis die zijn boeien heft. Het paneel dier groote verzuchting naar de zee, is nog altijd te zien in onze gemeenteraadszaal.

Maar ook in deze tractaatjaren 1713-1715 werden al de betrachtingen omtrent den zeeweg even radicaal teleurgesteld als in 1609 en in 1633 iets was er echter veranderd : het was mogelijk geworden van uit Oostende uit te varen. En dadelijk is er Antwerpsche ondernemingsgeest, bij met Antwerpsch kapitaal, ijverend voor patentbrieven voor colonialen handel. Zoo vaarden te Oostende de schepen uit van De Pret, van Cloots, en zoo kwam men ten slotte tot de stichting te Antwerpen van een Algemeene Keizerlijke Compagnie die Oostendsche compagnie zou heeten; immers de schepen dier compagnie zouden te Oostende uit- en invaren, en Antwerpen zou er geen van zien, al ware het zooveel voordeeliger geweest de aangebrachte artikelen van het Oosten, weefsels, zijden, porcelein, thee en koffie, caliatourhout enz. te Antwerpen op de markt te brengen in plaats van te Brugge...

Toen bracht het de Antwerpsche zeeverzuchting tot het plan van een zeekanaal, dat Antwerpen verbinden zou met

Duinkerken of met Oostende. Men « concipieerde » een vaart die de oude Parmeesche vaart doorheen het Waasland benuttigen zou... Maar de weerstand van de schippers van Gent en van de Staten van Vlaanderen deed de plannen mislukken.

En wanneer nu keizer Karel VI zich op den koop toe gedwongen ziet zijn privilegie aan de Generale Indische Compagnie gegeven in te trekken, is het met alle hoop op de zee gedaan. Onder Poolsche vlag tracht men nog een paar keeren te varen voor rekening van de Compagnie. Wel zal men de beschikbaar geworden kapitalen trachten te beleggen in uitheemsche zeezaken; ook komt men er toe op het einde van den Oostenrijkschen tijd hier een Aziatische Compagnie of Compagnie van Trieste te stichten, — maar van een nieuwe verbinding van Antwerpen met de zee was geen spraak meer.

Wanneer Jozef II de vrijheid der Schelde opeischt, wordt hij te Antwerpen nauwelijks meer begrepen.

En wanneer de Franschen hier de Schelde eindelijk kunnen openstellen, wordt de commercieele beteekenis ervan veel meer in het buitenland verstaan dan in de eigen stad. Van alle de handelskruispunten van het Europeesche binnenland komen de handelaars zich te Antwerpen op den zeestroom vestigen, en brengen er de initiatieven die niet meer tot de traditie behoorden van de Antwerpsche geslachten en die pasten bij een zeeweg als dien der Schelde.

Verslag der Zittingen

Compte-rendu des Séances

De eerste vergadering der afdeeling die op Zaterdag 17 Juli gesteld was, kon niet doorgaan bij gebrek aan belangstelling.

Buiten de sprekers, den heer Lode Baekelmans, die zou handelen over « De zee, het schip en de zeeman in de literatuur », den heer Prof. Dr. Weyler, die voor onderwerp had gekozen : « De zee en de muziek » en den heer A. de Burbure de Wesembeek, die de volgende kwesties zou toelichten : « Quand la peste ravageait nos ports flamands », « Vie et agonie de la Compagnie d'Ostende », « A propos d'un portrait de Frans Hals », « La pêche et les pêcheurs d'Anvers, jadis et aujourd'hui », was er geen enkel congreslid of geen enkele belangstellende opgekomen om de bovenvermelde mededeelingen te aanhooren.

De verslaggevers wenschten dan ook van hun spreekbeurt af te zien en er werd besloten de zitting der afdeeling tot Maandag 19 Juli te verdagen.

Dien ochtend kon de vergadering doorgaan voor een beperkt publiek. De heer José Gers kwam het eerst aan het woord. Hij las een « Extrait d'un journal de bord, écrit à bord d'un bateau de pêche, en mer d'Islande ». Het waren zeer mooie letterkundige indrukken die ons deelachtig maakten van het leven en de gemoedsgesteltenis van den visscher.

Mevrouw Speth-Holterhoff handelde over « La mer dans l'art des Anciens Pays-Bas ». Zij gaf een nagenoeg volledig overzicht van de schilderijen der Vlaamsche Primitieven tot en met Bruegel, die zee- of stroomgezichten vertoonden.

De heer M. C. Pauwaert sprak over « De schepen en de zee bij de marine-schilders van de XVII^e en XVIII^e eeuwen ». Het was een eigenaardige studie waarin de kenner van de zee en de schepen wees op zekere fouten die door de kunstenaars worden begaan, het eeuwige konflikt tusschen de

werkelijkheid van de natuur, het leven en de fantaisie van de kunst.

De voorzitter der afdeeling, Dr. Jozef Muls, dankte de sprekers voor hunne zeer gewaardeerde medewerking en drukte zijn spijt uit dat wegens het gevorderde uur de lezing van Dr. Floris Prims over « De verzuchtingen van Antwerpen om de verloren zeeën in de XVII^e eeuw » niet meer zou kunnen doorgaan.

Wenschen

Vœux

Door den voorzitter der afdeeling, Dr. Josef Muls, werd verslag uitgebracht over hare werkzaamheden.

Hij kwam tot de vaststelling dat zijne afdeeling meer sprekers telde dan luisteraars, wat voor gevolg had dat twee op de drie vastgestelde zittingen niet konden doorgaan.

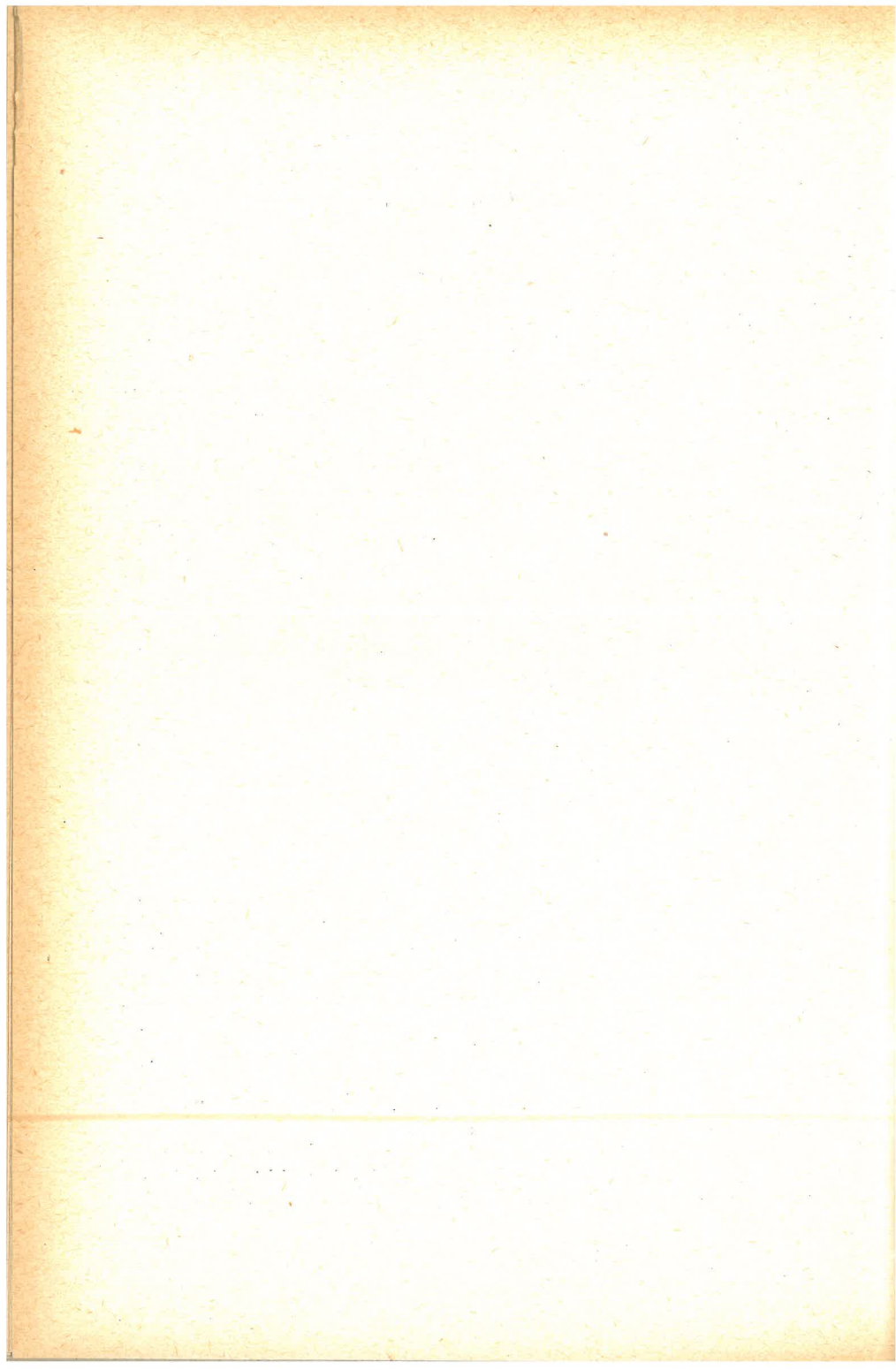
Dit vond hij alleszins betreurenswaardig, gezien de belangrijkheid der aangekondigde mededeelingen.

Hij deed dan ook het voorstel ofwel de afdeeling « Letterkunde en Kunsten van de zee » af te schaffen, als vallende buiten het kader der praktische doeleinden, die door de andere, meer zakelijke afdeelingen van het congres, worden nagestreefd, ofwel aan de vijfde afdeeling een plaats in te ruimen op het congres zoo dat, bij schrofnig van alle andere zittingen, aan de congresleden de gelegenheid zou gegeven worden hare mededeelingen te volgen. De zitting der vijfde afdeeling zou aldus een soort van algemeene vergadering worden, die door haar academischen aard een zekeren luister aan het congres zou kunnen verleen.

Spreker zou zich bij de afschaffing neerleggen het oordeel van Plato indachtig dat de dichters met eere buiten den Staat moesten worden geleid als overbodige en nuttelooze elementen.

Hij zou nochtans ook het behoud der vijfde afdeeling toewijchen in den vorm van algemeene academische vergadering, omdat ons zeevarend volk op de kust der Noordzee, in het verleden zoowel als in den nieuwen tijd, de kunst en de literatuur van ons land stof heeft gegeven tot werk van allerhoogste waarde, waar een congres van de zee belangstelling moet blijven voor gevoelen.

De voorzitter sprak ten slotte nog den wensch uit zijner afdeeling om door het Bestuur van het Zeewezen een iconographische documentatie te zien inrichten, die zooveel mogelijk alle foto's zou verzamelen, naar kunstwerken uit de eigenlandsche en vreemde musea, die betrekking hebben met de zee, het schip, den zeeman en den visscher.



ZESDE ADEELING.

Geneeskunde - Balneologie en Hydrotherapie

BUREEL.

Voorzitter :

HH. GUNZBURG, Hoogleraar
aan de Vrije Hoogeschool
te Brussel, Antwerpen.

Ondervoorzitters :

VAN DER BEKEN, Voor-
zitter van den « Geneeskun-
digen Kring », Antwerpen.
VAN EMELÉN, Genees-
heer, Antwerpen.

Secretaris :

WYBAUW, Geneesheer,
Antwerpen.

VERSLAGEN.

Verslag der Zittingen.

WENSCHEN.

SIXIEME SECTION.

Médecine - Balnéologie et Hydrothérapie

BUREAU.

Président :

MM. GUNZBURG, Professeur à
l'Université Libre de Bru-
xelles, Anvers.

Vice-Présidents :

VAN DER BEKEN, Prési-
dent du « Cercle Médical »,
Anvers.
VAN EMELÉN, Médecin,
Anvers.

Secrétaire :

WYBAUW, Médecin, An-
vers.

RAPPORTS.

Compte-rendu des séances.

VŒUX.

EMBAUCHAGE DES MARINS.

Par le Dr. E. STIENON,
Compagnie Maritime Belge - Anvers.

L'embauchage des marins suivi de l'enrôlement a lieu dans les différents ports de mer et est soumis à des formalités administratives, qui sont renouvelées à chaque voyage qu'accomplit le navire. Ces formalités comportent aussi un examen corporel du marin dont l'importance n'échappera à personne et que je vais décrire, sans prétention aucune, simplement, tel que nous le pratiquons à Anvers.

La loi relative au contrat d'engagement maritime dans la Marine marchande, stipule donc que l'inscription du marin au rôle d'équipage est subordonnée à une visite médicale faite par le médecin de l'armateur. Un certificat médical est délivré par le médecin qui a procédé à la visite. Cet examen a pour but d'établir que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage. Il contribue à assurer la bonne marche du service à bord et à éviter autant que possible le séjour des marins belges dans les hôpitaux des ports lointains. On ne peut perdre de vue que le personnel est forcément limité et que le chômage d'un homme malade entraîne un supplément de travail pénible pour le reste de l'équipage.

Certains navires ont à bord un service médical compétent, muni de tout le matériel nécessaire; c'est le cas pour les paquebots et les navires transportant des émigrants. A bord des cargos, quoique l'outillage médical soit bien supérieur à ce que prévoit la loi, et qu'il est complété par des instructions détaillées, manuels explicatifs simples et compréhensibles, les soins médicaux ne peuvent être donnés que par un personnel peu initié dont la bonne volonté est certaine, mais dont la compétence est restreinte. Tenant compte de ces considérations, nous faisons porter l'examen sur l'âge du sujet, sa robustesse, son état général, ses vices de conformation et leurs compensations éventuelles.

Nous notons dans un registre spécial les tares apparentes telles que — hernies, ulcérations, varicocèle, varices, affections cutanées, affections cardiaques, lésions pulmonaires, les

maladies vénériennes, les troubles de la vision et de l'audition.

Dans ce même registre, nous inscrivons l'admission ou le refus motivé du marin.

Parmi ces affections, les maladies vénériennes méritent une mention spéciale. Je m'empresse de déclarer que dans cette catégorie d'affections, les cas semblent diminuer de plus en plus; malgré le nombre relativement élevé d'hommes que nous avons à examiner, ce n'est que de temps à autre que nous avons à intervenir pour ce genre de maladie.

D'après les rapports des médecins de bord et des capitaines, ce n'est plus qu'exceptionnellement qu'ils nous signalent des cas où le mal fut contracté soit dans un port étranger, soit au départ du port d'attache, mais après la visite de filtrage. Ces cas sont bien soignés et le malade repéré ne pourra repartir que guéri. Les marins savent aussi qu'ils peuvent franchement déclarer une maladie qu'autrefois ils dissimulaient systématiquement, ils comprennent mieux le danger et ont plus de soucis de leur état de santé. Les affections spécifiques sont traitées à fond et le malade, conseillé, suivi pendant très longtemps. Ajoutons qu'à bord des petits cargos de la Compagnie Maritime Belge par exemple, le vieux coffre à médicaments a disparu depuis longtemps et est remplacé par une spacieuse armoire à médicaments relativement bien équipée, une véritable pharmacie qui comprend toujours les médicaments prophylactiques reconnus. Des instructions claires en expliquent l'emploi. De plus, dans la mesure du possible et de la décence, nous insistons auprès de l'équipage pour qu'il utilise cette médication prophylactique qui se révèle réellement utile.

Notre appréciation au sujet de l'état de santé des hommes qui se présentent à nous est facilitée par des rapports confidentiels qui nous sont remis après chaque voyage et qui émanent soit des services médicaux des grands navires, soit des commandants de navires de charge. Tous les marins qui ont été ainsi spécialement signalés sont revus à leur retour et suivant les cas, conseillés et dirigés vers les institutions qui leur feront donner les soins ultérieurs nécessaires. S'ils sont reconnus guéris, ils pourront à nouveau se représenter à la visite médicale précédant l'enrôlement. Cette organisation permet de mieux apprécier ce personnel naviguant, quant à sa résistance au travail, au climat, et son aptitude réelle aux fonctions qu'il doit remplir à bord. Cette façon de faire n'est pas uni-

quement dictée par l'intérêt d'un armement, mais elle est aussi inspirée par le souci constant de veiller au bien-être du marin et à sa santé. Nous pouvons citer à titre d'exemple les très nombreux cas de paludisme latent qui, malgré leur guérison apparente, ont pu être diagnostiqués ici, traités et guéris, permettant ainsi un nouveau voyage sans danger.

Après cet examen, nous procédons à l'inspection et à la détermination des facultés auditives.

Facultés auditives. — Pratiquement les examens sont répétés en même temps que l'examen des yeux et une mention figure sur le certificat délivré par le médecin examinateur. Pour ce qui nous concerne, nous procédons à un examen physique de l'oreille externe, suivi de l'examen fonctionnel.

L'acuité auditive est déterminée par la voie chuchotée à 5 mètres environ de distance et successivement pour chacune des deux oreilles que l'on bouche alternativement. Si l'acuité auditive est diminuée et s'il existe une affection du conduit auditif, de l'oreille moyenne ou de l'oreille interne, le marin est orienté vers le spécialiste qui pourra donner les soins nécessaires.

Ensuite nous passons à l'examen des yeux.

Examens des yeux. — Sont soumis à cet examen les officiers de pont, de la machine, les officiers marconistes et le personnel subalterne du pont, c'est-à-dire quartier-mâtres, matelots. Les autres membres de l'équipage en sont dispensés.

Cet examen porte sur :

1. l'aspect extérieur des yeux;
2. la valeur de l'acuité visuelle;
3. et sur le sens chromatique.

1. *Aspect extérieur des yeux*: Cet examen objectif comprend l'inspection des annexes et de la portion antérieure du globe oculaire; on observe l'état des paupières, leur épaisseur, leur couleur, l'état des bords, les cils, etc. On examine ensuite la conjonctive de la paupière inférieure, ce qui est facile, puis la conjonctive de la paupière supérieure en relevant celle-ci, ce qui nécessite un peu de pratique. Cela fait, on voit le globe oculaire dont on note la position dans l'orbite et sa position par rapport aux lignes visuelles, on voit si les yeux dévient, etc. Poursuivant l'examen, on inspecte la cornée qui peut présenter de l'inflammation, des ulcérations, des opacités, taies.

Ne sont pas admis, les sujets qui présentent une affection

récente ou ancienne nécessitant des soins continus. Egalement ceux qui présentent une malformation ou anomalie incompatible avec une vision binoculaire suffisante, par exemple : un strabisme exagéré, la perte d'un œil, etc. Les malades sont orientés vers un oculiste. L'examen subjectif comprend l'étude de la mesure de l'acuité visuelle et la valeur du sens chromatique.

L'acuité visuelle est exprimée par l'angle minimum de perception d'un objet. On se sert dans la pratique de tableaux d'optotypes (genre Snellen) de dimensions et d'épaisseur déterminées, vus à une distance définie (5 m.) dans des conditions d'éclairement d'une bonne lumière du jour. Ces tableaux doivent être tenus en bon état de propreté, de netteté, c'est-à-dire remplacés fréquemment.

L'acuité visuelle s'exprime par une fraction dont le numérateur correspond au nombre de mètres qui séparent le sujet du tableau, et le dénominateur qui indique la distance à laquelle les plus petites lettres vues, seraient lues par l'œil normal. Par exemple, si la vue du sujet est normale, son

acuité visuelle sera désignée par $\frac{5}{5}$ ou l'unité. S'il peut voir seulement à 5 mètres un optotype qui peut être vu à 25 mètres par l'œil normal, son acuité visuelle sera $\frac{5}{25}$ ou $\frac{1}{5}$. Certains

optotypes sont gradués au $1/10^e$. Nous nous servons toujours des échelles internationales graduées au $1/10^e$ et vues à 5 mètres. Ces échelles comprennent, l'une des chiffres, l'autre des lettres, et une troisième des crochets étant destinés à des illettrés. L'épaisseur du trait et l'intervalle minimum entre les traits des divers optotypes correspondent à un angle de vision de 1^o pour la normale.

L'examen porte d'abord sur la vision de chacun des deux yeux, séparément et, quand c'est nécessaire, sur la vision des deux yeux. Nous admettons à l'enrôlement les sujets qui ont l'usage des deux yeux avec un minimum d'acuité de $5/10^e$ pour un œil, avec la normale à l'autre œil ou qui ont les $6/10^e$ à chacun des deux yeux. En principe, le port de verres correcteurs est interdit pour le personnel du pont.

L'examen de la vision périphérique et du champ visuel du seuil de la perception lumineuse, des milieux transparents de l'œil, de l'état de la rétine, des défauts de réfraction ou d'ac-

comodation ne peut trouver place ici. Il en est tout autrement du sens chromatique qui doit être étudié.

Sens chromatique: C'est le sens de la perception correcte des couleurs.

L'examen du sens chromatique est basé sur les théories qui admettent la perception par la rétine de trois couleurs fondamentales : le vert — le rouge — et le violet. Le mélange de ces couleurs donne toutes les couleurs et nuances qui peuvent être perçues par un œil normal. Selon la couleur qui n'est pas reconnue, on dit que le sujet est aveugle pour cette couleur. La cécité pour le rouge ou pour le vert ou pour les deux sont les formes les plus fréquentes.

Les principales méthodes utilisées pour examiner le sens chromatique sont :

- 1° l'épreuve des laines de Holmgreen;
- 2° l'épreuve des tests de Ishihara;
- 3° l'anomaloscope de Nagel.

Dans la pratique, nous utilisons seulement les deux premières méthodes.

A. — L'épreuve des laines colorées de Holmgreen se pratique au moyen d'échevaux de laines comprenant un grand assortiment de couleurs et de nuances; les unes sont des tests fondamentaux (vert clair — rouge vif — violet); les autres sont des nuances plus claires ou plus sombres de ces couleurs et enfin des couleurs de confusion : jaune, brun, gris, mauve, bleu, etc. On présente au marin les trois échevaux vert, rouge et violet en lui demandant d'y assortir les autres échevaux. Les hésitations et les erreurs permettent de déceler les troubles de son sens chromatique. On reproche à cette méthode déjà ancienne, l'insuffisance du choix des laines, leur souillure, l'altération de leurs couleurs et aussi leur trop grande surface de test; on peut évidemment remédier en partie à tous ces inconvénients. En tout cas c'est la méthode que nous employons en premier lieu, et qui nous donne une approximation dont nous pouvons nous contenter dans beaucoup de cas.

Si l'anomalie n'est pas bien démontrée, nous complétons notre examen par la deuxième méthode signalée plus haut : Les tables de Ishihara. L'ingénieur spécialiste japonais a réuni en un petit volume un certain nombre de planches; chacune d'elle est formée d'un cercle constitué par une série de taches, de confettis de coloration et de dimension différentes. Les taches de nuances semblables dessinent un chiffre que l'on

distingue des autres taches qui constituent le fond. Le principe fondamental est que les aveugles pour le rouge et pour le vert distinguent infiniment mieux les teintes jaune, bleue, violette du spectre.

Dans l'édition réduite dont nous nous servons, il y a 11 planches.

- Planche I. Les hommes normaux et les aveugles pour les couleurs peuvent lire également le chiffre 12 qui y est représenté.
- Planche II. Les hommes normaux lisent un 8. Les Daltoniens rouge-vert lisent 3. Les aveugles pour toutes les couleurs ne peuvent le lire qu'à grande peine.
- Planche III. Les hommes normaux lisent un 29. Les Daltoniens rouge-vert lisent 70. Les aveugles pour toutes les couleurs ne peuvent le lire qu'à grande peine.
- Planche IV. Les hommes normaux lisent un 5. Les Daltoniens rouge-vert lisent un 2. Les aveugles pour toutes les couleurs ne peuvent le lire qu'à grande peine.
- Planche V. Les hommes normaux lisent un 74. Les Daltoniens rouge-vert lisent 21. Les aveugles pour toutes les couleurs lisent difficilement.
- Planche VI. Les hommes normaux lisent un 6, mais elle est difficile à lire pour les aveugles pour les couleurs.
- Planche VII. Les hommes normaux lisent 97, mais elle est difficile à lire pour les aveugles pour les couleurs.
- Planche VIII. Les hommes normaux lisent 5, mais elle est difficile à lire pour les aveugles pour les couleurs.
- Planche IX. Les hommes normaux lisent 73, mais elle est difficile à lire pour les aveugles pour les couleurs.
- Planche X. Les Daltoniens rouge-vert lisent 5. Les normaux et les aveugles pour toutes les couleurs ne peuvent pas la lire.
- Planche XI. Les Daltoniens rouge-vert lisent 73. Les normaux et les aveugles pour toutes les couleurs ne peuvent pas la lire.

Il y a donc certaines tables où les sujets défectueux distinguent des chiffres que les sujets normaux ne peuvent apercevoir.

Ces tests d'Ishihara ne servent qu'à révéler la cécité rouge-vert, mais facilement et rapidement. Ces tables sont indiscutablement le moyen le plus rapide et le plus sûr pour déceler la déficience du sens chromatique. La combinaison des deux méthodes que nous venons de décrire permet de déceler d'une façon suffisamment précise les anomalies dans la perception des couleurs dans la majorité des cas. Ces méthodes se contrôlent et se complètent.

Dans les services de l'Etat et surtout pour l'examen des employés des chemins de fer et à l'Ecole de Navigation, on pousse quelque fois plus loin le souci de la recherche des anomalies dans la perception des couleurs et on a recours à la troisième méthode, c'est-à-dire l'emploi de l'*Anomaloscope de Nagel*. J'emprunte au Dr. P. Van de Calseyde, médecin-inspecteur de la marine à Gand, la description de l'appareil d'après le Professeur Oblatts de Genève.

Dans cette épreuve, le candidat observe à travers une longue-vue, un champ circulaire divisé par une ligne horizontale en deux parties égales, dont l'une, l'inférieure, reçoit la lumière jaune du sodium, réglable au moyen d'une fente variable et l'autre, supérieure, reçoit en même temps la lumière de deux prismes disposés de façon que l'un donne seulement une lumière verte et l'autre une lumière rouge. Des fentes réglables sont disposées derrière les prismes de manière que le mouvement d'une vis commande en même temps l'ouverture d'une fente et la fermeture de l'autre. On peut ainsi régler la quantité de lumière verte et de lumière rouge, les mélanger à volonté et éventuellement exclure complètement l'une des deux lumières colorées. Les fentes se règlent avec des vis. L'appareil n'a donc que deux vis, l'une pour la lumière jaune, l'autre pour le mélange de rouge et de vert, vis que l'on appelle pratiquement et par abréviation la « vis jaune » et la « vis rouge-vert ». Avec la vis jaune, on peut régler l'éclairement de la partie inférieure du disque qui demeure toujours de couleur jaune. La position de la vis est indiquée sur un cercle gradué de 0° à 88° . La vis rouge-vert, munie également d'un cercle gradué, permet le mélange du vert spectral et du rouge spectral donnant ainsi toutes les variations chromatiques entre le vert et le rouge spectraux.

On comprend facilement que pour une position donnée des

deux vis, la couleur du champ inférieur sera parfaitement égale à celle du champ supérieur. On aura alors une égalité entre le jaune d'une certaine intensité et le mélange du rouge et du vert.

Cette égalisation des deux champs s'appelle l'équation de Rayleigh.

Celle-ci est donc basée sur la sensation jaune d'une certaine luminosité que donne le mélange de rouge et de vert spectraux. Cette équation est obtenue pour l'œil normal dans des positions bien déterminées des deux vis. La vis jaune se trouvant au n° 14 et la vis rouge-vert au n° 58. Les anormaux ne peuvent obtenir d'égalisation dans les mêmes conditions.

Voilà succinctement en quoi consiste actuellement, au point de vue médical, la formalité de l'embauchage. Celui-ci consiste donc d'une part à dépister les malades, les inaptes physiques et d'autre part à faire donner aux gens de mer les soins que nécessite leur état et les protéger contre la maladie. Les méthodes employées sont évidemment sujettes à la critique, car elles ne sont pas parfaites, mais, appliquées avec soin et discernement, elles arrivent à sélectionner des équipages sains et capables d'accomplir leur mission sans défaillance, avec un rendement normal.

L'AERO-IONISATION NEGATIVE COMME AGENT THERAPEUTIQUE.

Par le Docteur E. VAN AUBEL - Anvers.

Ce n'est qu'à la fin du XIX^e siècle qu'à la suite des travaux d'Elster et Geitel, on eut une notion exacte de la nature de l'électricité atmosphérique : ce sont les ions des gaz qui sont les vrais vecteurs de l'électricité.

L'atmosphère est électrisée positivement, la terre négativement; en vertu de la loi de l'attraction des pôles de signe contraire, il se forme un courant électrique ayant la direction air-terre et passant par le corps humain. Les ions atmosphériques sont positifs et négatifs; ces derniers seuls nous occupent ici.

Ils sont répartis de façon variable; on admet qu'ils sont plus nombreux dans l'air des montagnes que dans celui des plaines, dans l'air de la mer et des côtes qu'à l'intérieur des terres, en été plus qu'en hiver et plus nombreux par temps clair et sec que par temps humide ou brumeux. Avant l'orage, l'atmosphère est chargée positivement et les ouvriers qui ont l'habitude de travailler en plein air ont un rendement notablement diminué; après l'orage, les ions négatifs sont en prédominance et l'ouvrier travaille avec une ardeur renouvelée.

Ces ions négatifs peuvent s'obtenir artificiellement de différentes façon, entre autres, dans le cabinet du médecin qui dispose d'un courant de haute tension, de 50 à 80,000 volts. Le pôle positif de l'appareil étant relié à la terre, le pôle négatif est constitué par un lustre isolé, qui descend du plafond et comprenant un réseau métallique à pointes, sous lequel se place le malade, à environ 1 mètre ou 1 m. 50 des pointes; c'est le lustre électro-effluvial. Les ions se meuvent de haut en bas en s'écoulant par les pointes.

Il est à remarquer que l'action physiologique du courant à haute tension équivaut à zéro, étant donnée sa faible fréquence (3,000 oscillations par minute); de plus, la présence d'un grand nombre de pointes (300 à 350 par m²) exclut la formation d'ozone, de nitrites et de nitrates.

D'après Tchijevsky, professeur à l'université de Moscou et directeur du laboratoire central d'ionisation, auquel j'emprunte

une grande partie des notions développées dans cette communication, le degré d'ionisation serait de 50 à 100,000 ions par cm^3 d'air; mais comme le dosage des ions dans l'air est une opération fort compliquée et peu pratique, il procède de façon plutôt empirique, sans tenir compte de la teneur de l'air en ions.

L'effet thérapeutique de l'air ionisé négativement se manifeste, non par une action bactéricide directe, mais par une mobilisation permanente et une excitation constante de l'organisme. Les animaux soumis à ce traitement grandissent plus vite, augmentent en poids plus que ceux du contrôle et produisent une génération plus saine. Les expériences nombreuses faites par le professeur Tchijevsky sur les animaux les plus divers : souris, rats, cobayes, chimpanzés, lapins, brebis, gros bétail, poules, pigeons, canards, insectes, amphibiens, poissons, enfin sur nombre de plantes, semences, substances alimentaires et micro-organismes les plus variés, ces expériences ont démontré l'action bienfaisante et stimulatrice des ions négatifs.

L'air ionisé exerce son influence principalement par l'appareil respiratoire. On peut se faire une idée de la qualité d'ions en contact avec les alvéoles pulmonaires, si l'on considère que la superficie de ceux-ci est de nombreuses fois plus grande que celle du corps. Par la respiration de l'air ionisé, nous introduisons dans l'organisme, par l'intermédiaire du sang, des quantités considérables d'énergie électrique qui, par la loi de la conservation de l'énergie, se transforme en énergie thermique, mécanique, chimique, produisant dans l'organisme un effet salubre, haussant son activité vitale et, par conséquent, augmentant sa force de résistance.

Le serum du sang contient une série de formations organiques se trouvant à l'état colloïdal; tous ces éléments du sang ont une charge négative; or, nous savons que les colloïdes se précipitent sous l'influence des ions de signe opposé, coagulent; par contre, les ions de signe identique les renforcent, c'est-à-dire les stabilisent. Donc, les ions en pénétrant dans le sang, selon le signe positif ou négatif qu'ils portent, provoquent des changements dans les colloïdes du sang et dans les tissus qu'il irrigue.

Les ions négatifs stabilisent les colloïdes sanguins et ont une action fortifiante sur tous les tissus; les ions positifs, au contraire, produisent la précipitation ou la flocculation des colloïdes et ont sur les tissus une action destructrice.

L'aéroïonothérapie négative a été utilisée par le professeur Tchijevsky dans un grand nombre de cas et il a obtenu 85 % de résultats non seulement encourageants, mais parfois de véritables résurrections en produisant des modifications dans l'état fonctionnel du système nerveux, des fonctions respiratoires, de la circulation, de la pression sanguine, de la viscosité du sang, de la quantité d'hémoglobine de la glycémie, etc., modifications stimulant le métabolisme général.

Les affections qu'il a traitées par l'aéroïonisation négative sont nombreuses; je ne vous en citerai que quelques-unes : en premier lieu la tuberculose pulmonaire, articulaire, osseuse, ganglionnaire, etc., le catarrhe des voies respiratoires, l'asthme bronchique, les maladies nerveuses, les névroses, le rhumatisme, les anémies, le vieillissement de l'organisme, etc., etc.

Impressionné par les résultats obtenus en Russie, j'ai voulu expérimenter la méthode et j'ai eu la chance de traiter une malade atteinte de leucémie depuis environ cinq ans. Le cas m'a été adressé par le Docteur Couvreur le 15 juin 1936. La patiente présentait alors une rate hypertrophiée, remplissant une grande partie de l'hypochondre gauche, dure mais peu sensible à la palpation. L'état général était peu brillant, le moindre effort fatiguait, la démarche était lourde et pénible, l'appétit nul, maux de tête, oppression, moral assez bas.

L'analyse du sang montrait une leucocytose marquée. Voici le résultat de l'analyse faite au laboratoire du Dr. Demoor le 27 mars 1937 et, en regard, une seconde analyse du 8 mai :

hémoglobine	85 %	90 %
globules rouges	4,200,000	4,400,000
globules blancs	± 31,000	± 28,000
polynucléaires	68 %	46 %
mononucléaires	11 %	39 %
lymphocytes	18 %	13 %
éosinophiles	3 %	2 %
hématies nucléées	0	quelques
parasites	0	0
poikilocytose	légère	0
sucres	2.69 ‰	1.94 ‰

Note du docteur Demoor pour la seconde analyse :

Formule de mononucléose (surtout myélocytes) et symptômes de régénération de globules rouges.

La malade a subi entre les deux analyses du sang un trai-

tement de douze séances d'aéro-ionisation négative d'une demi-heure chacune, à raison de trois séances par semaine. L'état général de la malade s'est amélioré considérablement, à tel point qu'elle dit ne s'être plus si bien portée depuis des années; elle marche sans fatigue, s'occupe même de légers travaux de jardinage, est toujours de bonne humeur, ne se plaint plus d'aucun malaise et, fait important, elle seule dans le ménage de six personnes, a échappé à la grippe. Un traitement radiothérapique antérieur à l'aéroionisation négative avait ramené la rate à son volume à peu près normal. D'autres malades, atteints d'affections débilitantes diverses, ont subi ce même traitement et les résultats ont toujours été heureux, en ce sens qu'ils ont éprouvé tous une euphorie manifeste et une amélioration marquée de leur état général.

Il est certain que le traitement par l'aéro-ionisation négative est une méthode qui donne des résultats surprenants dans les maladies du sang, comme le prouve l'observation de ma malade : les symptômes s'amendent rapidement, l'euphorie se manifeste dès les premières séances et l'analyse du sang prouve que l'amélioration est due à un changement dans sa composition : augmentation du taux de l'hémoglobine, des globules rouges, diminution du nombre des globules blancs, amélioration de la formule leucocytaire et diminution du sucre.

Les études de Tchijevsky méritent l'attention du physiothérapeute, elles font pressentir que nous avons dans les ions aériens un puissant agent naturel, climatique et dans les ions gazeux artificiels, un agent physiothérapique dont on ne peut sous-estimer l'importance. Devant ces résultats impressionnants, on peut se demander si les guérisons de tuberculose et autres affections traitées dans les villes de cure, les hautes altitudes, au bord de la mer, ne sont pas dues à l'absorption par les alvéoles pulmonaires d'ions négatifs et si ces traitements coûteux ne pourraient être remplacés par une cure très simple au cabinet du physiothérapeute.

Il est à souhaiter que des études nouvelles dirigées dans ce sens, nous renseignent au plus tôt à ce sujet.

En attendant, nous continuerons à envoyer nos malades au bord de la mer ou en croisière, pour y respirer les ions négatifs, qui s'y trouvent en grande quantité.

LES VOYAGES EN MER ET LA SANTE.

Par le Dr. Adrien LOIR (du Havre),
Correspondant de l'Académie de médecine.

Lorsque en 1922, j'ai eu l'idée de prôner les voyages au long cours en thérapeutique, j'ai écrit à un médecin anglais de mes amis pour lui demander de me donner des indications sur ces voyages au long cours qu'il prescrivait dans sa clientèle pour pouvoir faire des communications scientifiques à l'Académie de Médecine, sur ce sujet.

Il m'a répondu qu'ayant abandonné la pratique médicale à la suite de la mort de son fils sur le front français pendant la guerre, il m'envoyait un livre qu'il avait eu pendant toute sa vie médicale à la portée de sa main pendant ses consultations.

J'ai trouvé dans ce livre 150 pages environ sur les voyages au long cours et en marge il avait écrit les noms des différents médecins des ports du monde entier qui étaient ses correspondants et auxquels il envoyait ses malades à leur passage. C'est en somme ce que nous faisons lorsque en France nous envoyons un malade à Vichy et à Vittel.

Si j'ai eu l'idée de cette campagne, c'est qu'en 1888, lorsque Pasteur m'a envoyé en Australie, sur les indications des Anglais qui avaient obtenu mon départ pour l'Australie, je suis allé m'embarquer à Naples, sur un bateau anglais qui devait me conduire à Sydney. Je partageais une cabine avec un jeune anglais convalescent de pleurésie. Il avait une lettre de son médecin de Londres pour le médecin du bord et celui-ci venait l'ausculter une ou deux fois par semaine et me faisait constater les progrès de la convalescence. Je m'étais lié avec ce jeune homme pendant les trente-cinq jours de traversée et pendant mon séjour de cinq ans en Australie, il a fait sept fois le voyage. La dernière fois il m'a dit qu'il était complètement guéri et qu'il allait se marier à son retour en Angleterre.

Pourquoi les médecins français ne se servent-ils pas de ce moyen thérapeutique ?

Il ne s'agit pas de faire voyager des malades contagieux. Comme nous l'avons établi en 1924, en collaboration avec le Professeur Léon Bernard, le climat marin de la haute mer ne

donne pas les mêmes résultats que le climat maritime du bord de la mer.

Il faut connaître les cas dans lesquels l'un peut être employé de préférence à l'autre. Ils sont bien distincts dans leur action sur la santé.

Au point de vue économique, les compagnies de navigation ont tout intérêt à faciliter cette navigation qui est destinée à leur fournir une source de passagers dont le nombre irait s'accroissant à cause même de la propagande faite par les voyageurs eux-mêmes dans leur entourage.

Les croisières qui existent n'ont aucun rapport avec ce que nous présentons. Ce sont des croisières de simple tourisme demandant une activité et parfois du surmenage. Elles sont loin du but pour lequel nous les avions créées en 1924.

Il est aisé de constater qu'il y a eu une déviation et qu'on s'est non seulement éloigné mais tout à fait écarté de toute idée médicale malgré l'étiquette que portent ces croisières qu'on voit affichées sous le titre de croisières médicales, nom que nous leur avons donné pour indiquer qu'elles devaient faire connaître leur valeur thérapeutique. Mais de l'idée première, il ne reste rien que le titre qui signifie maintenant que ce sont des voyages offerts aux médecins pour leur plaisir leur promettant excursions, promenades, bonne chère et un programme loin d'être destiné à ceux qui recherchent le repos, le grand air, une vie simple et le calme bienfaisant de la mer, mais tout à l'encontre de ce que nous préconisons.

Au point de vue économique ceci a ses avantages, nous ne le contestons nullement bien que très éloignés de notre idée. Nos grands paquebots à la cuisine renommée servent de réclame à des restaurants; nous voyons à l'exposition le « Normandie » qui a pris le nom de cette belle unité transatlantique. On y trouve même le personnel du bord ! Nos grands paquebots, chefs-d'œuvre de l'industrie hôtelière, sont regardés comme tels par les compagnies et doivent à celà le succès des croisières actuelles.

Comme il n'y a pas de cuisinier remarquable à bord des cargos, les voyageurs sont refusés sur ces bateaux, tandis qu'on les reçoit sur les cargos étrangers.

Malgré nos efforts, nous pouvons dire que nous avons échoué bien que nous ayons la satisfaction d'avoir mis le voyage en mer à la mode en France. Mais au point de vue thérapeutique tout est encore à faire et à créer.

Les voyages au long cours sont utilisés pour améliorer la santé dans un très grand nombre de pays.

Au Havre, nous voyons passer tous les mois des navires, simples cargos, ayant une vingtaine de couchettes toujours occupées qui prennent des passagers pour les emmener d'Angleterre à Vancouver, dans le Pacifique Nord et retour. Ce sont des voyages de deux mois et demi environ qui sont ordonnés aux voyageurs par leur médecin. Il n'y a pas de docteur à bord ce qui d'ailleurs est inutile pour des gens qui vont profiter des avantages de la navigation en haute mer dont le climat a un effet tonique, augmente les échanges physiologiques, est sédatif, sans causer de dépression, amène la désintoxication, un accroissement de l'appétit, une amélioration de la nutrition, un sommeil profond et réparateur.

Le changement de milieu, l'absence de soucis quotidiens jouent aussi un très grand rôle. Ces voyages conviennent aux convalescents, aux surmenés, aux anémiés, aux déprimés, aux scrofuleux.

Les Nordiques se servent de ce moyen thérapeutique. Certaines lignes allemandes ont des cargos passant au Havre, tout comme font les bateaux anglais pour des voyages d'un ou deux mois partant de Hambourg pour y revenir.

Il faudrait prendre l'initiative de faire une expérience de démonstration. Choisir cinq ou six convalescents, anémiés, surmenés, etc., non contagieux, les mettre sur un cargo après avoir fait un examen clinique, formule leucocytaire, etc., puis les faire examiner au retour d'un voyage de quelques semaines pour établir leur état de santé à ce moment.

Ce serait une expérience de démonstration qui servirait à frapper l'esprit des praticiens.

UN QUART DE SIECLE D'EMIGRATION.

Par le Dr. BREES, Médecin Inspecteur de l'Emigration - Anvers.

Les émigrants ont suscité de tout temps la pitié et la commisération publiques.

Beaucoup de nos compatriotes se souviennent encore des longues théories de malheureux qui régulièrement il y a quelques années encore déambulaient par les rues en excitant la curiosité et la sympathie générales. Vêtus d'oripeaux plus ou moins bizarres, plus ou moins odorants, où les jupes des femmes jetaient une note colorée, une nichée d'enfants s'y cramponnant anxieux et affairés, ils allaient le pas lourd, le dos ployé sous le lourd fardeau de leurs bagages. Ils venaient des confins de l'Asie, de la Russie, de la Pologne, des pays Baltiques chercher par delà des mers une patrie qui leur fut moins marâtre, abandonnant sans esprit de retour le foyer d'où la misère d'après-guerre et les Progroms les avaient chassés.

Il y a 25 ans, les conditions matérielles de leur transport en chemin de fer, leur hébergement dans les villes et leur transport par navire s'étaient déjà fortement améliorés, même avec un certain degré de confort, à quoi la plupart d'entre eux n'étaient pas habitués. Il faut remonter à la fin du siècle dernier et au commencement de notre siècle pour se faire une petite idée des horreurs qui se commettaient journellement sous le couvert de l'émigration.

Tout navire capable de tenir l'eau se convertissait presque extemporément en navire d'émigrants; vieux charbonniers, vieux tramps, navires à bestiaux. Quelques planches, quelques cloisonnements ajustés à la hâte les transformaient en navires pour le transport d'émigrants. Cahotés pendant des jours et des jours dans des wagons d'où tout confort était exclus, les yeux brûlés par l'insomnie de plusieurs jours passés dans des positions inconfortables, dans des wagons surpeuplés, ils prenaient pied dans la ville d'où devait partir le navire qui devait les conduire dans le pays de leurs rêves. Or, qu'arrivait-il ?

A peine arrivés, ils devenaient la proie d'hôteliers rapaces; entassés dans des chambres malpropres, mal ventilées où les lits se superposaient parfois sur trois étages ; grillés en été,

gelés en hiver, sans souci de l'hygiène et de la pudeur, ils passaient avant leur départ plusieurs jours horribles.

Il était temps que fut mis un terme au trafic en chair humaine, qui s'opérait au su et au vu de tout le monde et s'étalait au grand jour.

Dans un bel élan de solidarité envers cette classe nombreuse de frères moins fortunés, plusieurs gouvernements promulguèrent les uns après les autres des règlements plus ou moins complets déterminant les conditions hygiéniques du transport des émigrants et de leur séjour dans les ports. Ainsi notre gouvernement par son règlement du 2 décembre 1905 fixait ces conditions et fut un des premiers à faire une belle œuvre d'altruisme. Aussi au premier Congrès International d'Assainissement et de Salubrité de l'Habitation, tenu à Paris du 1^{er} au 8 novembre 1904, le Docteur Montaldi, médecin de la Marine, délégué du Gouvernement espagnol, formulait le vœu « de voir convoquer une conférence sanitaire internationale pour régler les conditions hygiéniques visant l'émigration tant en ce qui concerne les bateaux transporteurs que les personnes mêmes des émigrants ». L'Italie cependant qui dans des circonstances économiques difficiles avait largement essaimé ses nationaux dans les pays neufs d'outre-mer, s'était la première émue des conditions déplorables et anti-hygiéniques au premier chef dans lesquelles s'opérait leur transport.

Par son règlement sur l'émigration du 10 juillet 1901, elle a mis fin à ce triste état de choses et détermine minutieusement les conditions de navigabilité de sécurité et de confort à quoi devaient s'astreindre les unités des armements maritimes désireux de transporter des émigrants italiens et exigeant des dispositions sanitaires suffisantes, et des conditions hygiéniques déterminées. Ce règlement auquel à l'envi tous les autres gouvernements ont fait de larges emprunts constitue encore aujourd'hui un modèle du genre; il prend possession de ses nationaux depuis le moment où l'idée d'expatriation s'est implantée dans leur esprit, les suit à bord depuis le moment de leur embarquement jusqu'à celui où ils mettront pied à terre promise, les accompagne à table, ne les abandonne ni jour ni nuit, et reste à leurs côtés dans leurs actes journaliers les plus infimes. Sans doute il pêche par des exagérations manifestes, par des mesures vexatoires, qui à plusieurs reprises ont soulevés des protestations unanimes, mais il n'est pas moins vrai que ce sera pour l'Italie un éternel honneur d'avoir posé solidement les premiers fondements de l'édifice

qui devait se construire et qui avait besoin de toutes les bonnes volontés pour s'élever.

Les mesures vexatoires auxquelles j'avais aussi fait allusion dans mon rapport de 1913 avaient trait à la nomination de médecins de la Marine, embarqués comme commissaires du Gouvernement italien à bord des navires à émigrants et vis-à-vis desquels les médecins des navires se trouvaient absolument en sous-ordre et en tutelle, et auxquels ils devaient obéissance.

Cette protestation soulève une violente réplique de la part de M. le Professeur Sestini de Gênes qui prit à cœur de justifier les mesures prises par son Gouvernement et déclancha une discussion assez longue à quoi prirent part M. le Professeur Gariel de Paris et M. le Docteur Borel du Havre, ainsi que le rapporteur, les confrères français partageant l'avis de celui-ci. Notons qu'à cette occasion M. le Professeur Gariel signalait qu'il n'était pas admissible que des médecins ne fissent pas partie des commissions d'inspection.

Le IV^e Congrès International tenu à Anvers du 31 août au 7 septembre 1913 eut l'honneur d'avoir à son programme cette question si éminemment complexe et qui comptait tant de facteurs dont la solution était si ardue.

Tout le personnel du Commissariat de l'Emigration à Anvers se mit résolument à l'œuvre pour traiter le vaste et intéressant sujet avec toute l'ampleur nécessaire, chose d'autant plus difficile qu'il était neuf et n'avait point encore fait l'objet de rapports auparavant.

Feu M. Venesoen, commissaire du Gouvernement pour l'Emigration, se chargea du rapport : Transport par chemin de fer; feu mon collègue M. le docteur Daman traita du logement de l'émigrant à terre, de la surveillance des hôtels, etc.; moi-même à 24 ans de distance, je fus chargé de parler tout comme aujourd'hui de l'hygiène de l'émigrant à bord du navire.

La région était immense et pour ainsi dire inexplorée, le terrain vierge et fertile, aussi une moisson abondante est venue récompenser les efforts des ouvriers et avec le recul des temps nous pouvons nous réjouir des résultats obtenus.

Mais n'entre pas qui veut dans le paradis promis : devant les flots toujours plus nombreux d'émigrants débarquant dans

les pays d'émigration, principalement les Etats-Unis et le Canada, ceux-ci élevèrent des barrières pour les endiguer dans une certaine mesure et défendre leur territoire contre les « Indésirables », les éclopés, les tarés, les infirmes, bref tous ceux qui à certains moments pourraient tomber à charge de la charité publique. Tous les émigrants, pour les Etats-Unis, passent à Ellis-Island, près de New-York, une visite sévère et tous ceux qui sont atteints d'affections mentales, de tares physiques et organiques et surtout de trachome sont systématiquement et impitoyablement refusés.

A Anvers, avant l'embarquement, tous sont examinés méticuleusement dans le but d'écarter et de renvoyer dans leurs foyers ceux qui pourraient être atteints d'une des affections citées antérieurement et cela surtout afin d'éviter une déception et un désespoir encore plus grands à ces malheureux s'ils se voyaient refuser le dignus intrare alors qu'ils avaient déjà un pied posé sur la terre promise.

Le nombre des émigrants embarqués à Anvers atteignait en 1907 le nombre de 120,947, en 1913, 114,472. Vous pouvez vous figurer la somme de travail fournie par les médecins des armements et les médecins de l'émigration examinant de concert ce nombre considérable de voyageurs.

En 1923, les Etats-Unis devant le danger réel que présentait pour eux l'introduction du typhus exanthématique qui régnait endémiquement dans les pays balkaniques, maladie de misère suite des guerres presque continuelles qui avaient ravagé ces pays, décrétèrent le quota qui limitait dans une forte proportion le nombre des émigrants de chaque nationalité admis aux Etats-Unis; par la même occasion, il nomma dans chaque port d'émigration un médecin américain qui procédait lui-même à la visite et qui refusait impitoyablement tout individu porteur de poux de tête, de poux de corps, agents de transmission de cette maladie, de lentes ou d'œufs. Cet exemple fut aussitôt suivi par le gouvernement canadien qui délégua lui aussi un de ses médecins nationaux.

Il va sans dire que ces différentes mesures eurent un effet des plus néfaste sur le nombre des émigrants qui descendit en 1935 jusqu'à 2,000, en 1936, 3,377.

Pour être admis actuellement au trafic des passagers d'entrepôt, les navires doivent donner des garanties de sécurité

et d'hygiène, c'est pourquoi ils doivent remplir des conditions de navigabilité et d'habitabilité. Nous nous attacherons exclusivement à ces dernières qui peuvent se réduire à quatre principales :

- 1° cubage d'air ;
- 2° aération et ventilation ;
- 3° température ;
- 4° humidité.

Nous pouvons comprendre dans un même chapitre le cubage d'air, l'aération et la ventilation qui sont intimement liés.

I. **Le cubage d'air** qui a donné lieu à tant de recherches et de controverses et qui est d'une importance capitale dans les hôpitaux, casernes, écoles, etc. à terre, est d'une évaluation beaucoup plus difficile à bord des navires et d'ailleurs dans les circonstances actuelles ne se pose même presque plus.

Théoriquement ce cube est d'espace destiné à l'habitation et débarrassé de tous les impédiments et divisé par le nombre d'émigrants qui l'occupe; le quotient sera le cube d'air assigné à chacun.

En pratique, il vaut mieux se rejeter sur le cube d'espace qui ne pourra être inférieur à 2.85 m³ par émigrant.

Ce chiffre paraît bien faible comparativement à celui qu'on exige à terre dans des conditions d'habitation normale, mais n'oublions pas qu'ici nous pouvons mettre en jeu avec la plus grande facilité les deux grands facteurs de purification de l'air, l'aération et la ventilation. Il est évident que le cube d'air est infiniment plus grand dans de petites cabines, où, outre les moyens d'aération naturels, tels que les hublots, des appareils de ventilation projettent des flots d'air pure, que dans les espaces clos de toutes parts, à air stagnant, tels que les cales quelque étendues qu'elles soient.

Cette remarque est extraite de mon précédent rapport; mais la question ne se pose même plus actuellement. Fini le temps où les émigrants étaient entassés par centaines dans des entrepôts, les hommes d'un côté, les femmes de l'autre, dans 2, 3 couchettes superposées, des ménages nombreux étant astreints à une séparation forcée de corps pendant toute la durée du voyage. Je me souviens encore de certains départs pour le Canada sur de vieilles unités qui transportaient 2,500 émigrants.

Vous pouvez vous figurer dans quel état devait se trouver un entrepont logeant 2 à 300 passagers n'ayant de la propreté et de l'hygiène corporelle que de vagues notions, et qui déjà

exhalaient à l'air libre une odeur « sui generis », et avec cela sujets aux affres du mal de mer qui les frappait presque fatalement avec toutes les misères. Actuellement, les émigrants ont de véritables cabines contenant 2, 4, 6, 8, 10 lits, quelques lignes de navigation ont des installations si confortables qu'elles peuvent être avantageusement comparées à celles de 2^e classe du temps où moi-même, il y a quarante ans, je voyageais en qualité de médecin de bord.

III. Température. — Le chauffage des cabines se fait au moyen de radiateurs à vapeur. Il en est de même des salles à manger, etc., de façon à pouvoir fournir partout une chaleur convenable.

IV. Etat hygrométrique. — Les demeures exclusivement en fer, que sont nos transports, sont souvent sous certaines conditions de température et d'état atmosphérique d'une humidité extrême, au point que l'eau se condense en gouttelettes le long des parois. Ajoutez-y la nature spéciale de l'air salé, les fuites des tuyautages, les produits de respiration pulmonaires et de la perspiration cutanée.

Cet état d'humidité prédispose habituellement à différentes maladies aiguës, bronchites, pneumonies, etc.

Une ventilation énergique en tout temps, le chauffage en hiver remédient à cette situation. Notons encore qu'actuellement les parois sont recouvertes d'une couche de peinture contenant des produits absorbants de l'eau, tels du liège en grains.

II. Habitabilité du navire en tant que navire à émigrants :

a) *Couchage.* — Anciennement les couchettes étaient souvent faites de bois. Inutile d'insister sur les qualités peu hygiéniques de celles-ci, l'un de leurs moindres défauts étant de se nettoyer difficilement et de servir de réceptacles à la vermine, dont il est très difficile de les nettoyer par la suite.

Actuellement on se sert uniquement de lits en fer galvanisé ou émaillé facilement lavables et désinfectables.

Les matelas et l'oreiller mis à la disposition de l'émigrant doivent être très propres, secs et en bon état, le contenu de la paille ou varech d'un poids d'environ 10 kilos. Il est changé après chaque voyage et l'enveloppe lavée.

Il n'y a jamais plus de deux lits superposés dans les cabines, chaque passager est muni au moins d'une couverture avec un corset de sauvetage à portée de la main.

b) *Eclairage*. — Est uniquement électrique fourni par les dynamos du bord, tous les compartiments sont munis de lampes à pétrole pour le cas d'accident au dynamo. Du reste la loi américaine oblige les navires d'émigrants d'être munis de lampes à l'huile, à verre rouge, indiquant les sorties en cas de danger.

c) *Propreté et hygiène corporelle*. — Chaque navire doit être muni d'un nombre suffisant de lavabos attenant aux différents compartiments, servant aux ablutions des émigrants. Au temps jadis l'eau fournie dans ce but était de l'eau salée; depuis plusieurs années cependant les compagnies de navigation sans exception fournissent de l'eau douce pour tous les usages en quantité nécessaire.

d) *Urinoirs et water-closets*. — Ceux-ci doivent se trouver en quantité convenable à proximité des cabines. Ils doivent être tenus avec la plus grande propreté, car l'émigrant éprouve souvent une défiance et un dégoût tout spécial pour les édicules ordinaires. Une surveillance continue doit être exercée à ce point de vue; celui qui en est chargé ne peut évidemment pas être autorisé à servir à table.

e) *Salles de bains*. — Une salle de bains pour hommes et femmes avec eau chaude et froide et douche est de rigueur.

f) *Salles à manger*. — Anciennement les émigrants prenaient leurs repas dans les entreponts, souvent très sales, où ils logeaient; actuellement, ils le font dans des salles à manger spécialement affectées à cet usage; ils font usage de couverts en métal, d'assiettes et tasses en faïence et de verres.

g) *Alimentation*. — Inutile d'en dire très long sur l'alimentation et la ration d'entretien de l'émigrant. Alors que ces questions étaient d'une importance capitale, il y a quelques années, que les règlements fixaient d'une façon méticuleuse les quantités minima à quoi il avait droit, qu'une surveillance sévère était exercée sur les navires aux fins de s'assurer qu'ils embarquaient des vivres de qualité et en quantité convenables, ces questions sont devenues aujourd'hui absolument secondaires. Plus n'est besoin de fixer les quantités d'aliments qui fournissent les 100 gr. d'albumine, 60 gr. de graisse et 350 gr. d'hydrate de carbone constituant le régime d'entretien de l'homme; par suite de la concurrence entre les différentes lignes de navigation, la nourriture des émigrants s'est améliorée dans des proportions telles que les ouvriers, les bourgeois mêmes, s'en contenteraient avec plaisir.

h) *Eau potable.* — L'eau est un grand véhicule de transport des germes pathogènes, aussi la question de l'eau potable à bord des navires est-elle d'importance primordiale; une eau potable ne doit donc pas seulement être pure au point de vue bactériologique. L'eau de consommation, celle qui sert à la préparation des aliments doit présenter toutes les garanties possibles de salubrité et être d'une inocuité parfaite. L'approvisionnement d'un navire en eau qui exige des manipulations multiples, doit donc se faire dans les meilleures conditions d'hygiène et de propreté. Nombreuses, en effet sont les causes de contamination depuis la prise de l'eau, jusqu'au moment où la consommation la puise hors des citernes où elle a séjourné plus ou moins longtemps, en traversant des canalisations d'une étendue plus ou moins grandes, composées de diverses matières capables de s'altérer ou d'être par elles-mêmes une cause de nocivité.

L'eau pour la consommation de bord, est l'eau que les différentes villes servent à leurs administrés; elle est donc d'une pureté suffisante et prête à la consommation immédiate. Nous voulons cependant dire un mot sur les différents procédés de l'épuration de l'eau dont le besoin, pour des causes diverses, pourrait se faire sentir, c'est-à-dire la filtration et la distillation, en passant sous silence la stérilisation; et épuration par produits chimiques, tels que permanganate de K., etc.

Filtration. — La filtration de l'eau est nécessaire par les particules minérales que l'eau emprunte aux différents conduits, aux citernes où elle a séjourné, ainsi que par les produits organiques qu'elle peut avoir en suspension. Nombreuses sont les marques de filtres en usage à bord des différentes lignes de navigation, mais il semble que celui qui semble rallier le plus de suffrages est le filtre Cumberland, système Pasteur, à bougies d'amiante qui donne les meilleurs résultats, tout en étant d'une stérilisation facile. Tous ces systèmes donnent une eau sinon chimiquement pure, du moins une eau qui peut être consommée sans danger.

Distillation. — Elle a l'immense avantage de pouvoir utiliser l'eau de mer en cas de nécessité. La marine de guerre française a d'ailleurs franchement adopté la distillation de l'eau de mer et elle en prescrit l'usage à bord de ses différentes unités de combat. Théoriquement, c'est l'idéal, et ce procédé semble devoir rallier les suffrages unanimes des hygiénistes; mais nous remarquons cependant que cette eau privée de ses sels et de ses gaz est fade, insipide, indigeste, défauts à quoi il

est cependant facile de remédier dans une certaine mesure; tous les navires, transports d'émigrants sont capables de fournir plusieurs milliers de litres d'eau distillée par jour.

Réservoirs d'eau. — L'eau douce est conservée dans des citernes encore appelées « tanks », situées dans les zones inférieures du navire pour être distribuée dans les différentes parties au moyen de tuyautages de composition et forme diverses sous l'action des pompes. Ces tanks sont soumis à la propreté la plus méticuleuse et le personnel chargé de leur entretien devrait être l'objet d'une éducation spéciale. D'ailleurs on a depuis quelques années renoncé au nettoyage dangereux au point de vue de l'hygiène par un homme qu'on y descendait. Actuellement, il s'effectue au moyen de la vapeur d'après le système préconisé par le docteur Guézennec et expérimenté sur le « Magenta » en 1900 pour la première fois.

Les tanks sont faits uniquement de fer; sous l'action de l'eau celui-ci s'oxyde, se rouille. Il en résulte que les parois se recouvrent d'une légère couche de sels de fer communiquant à la fois à l'eau une couleur brunâtre et un goût particulier. C'est pourquoi l'eau de consommation doit toujours être filtrée.

Pour remédier à ces inconvénients, on a proposé de revêtir les parois internes de produits divers, peinture spéciale, laque vernissée, lait de chaux, etc. mais ces différents systèmes ont le grand désavantage de se désagréger facilement et de souiller l'eau. Le revêtement idéal est constitué par le cimentage des citernes qui a l'avantage d'être d'application facile, d'être d'un prix relativement minime et d'une surveillance commode.

La quantité d'eau potable à la disposition des émigrants doit être d'au moins 5 litres par tête.

Je m'excuse d'avoir été assez prolix en parlant de l'eau potable, nulle autre question, à mon avis, n'ayant une importance aussi grande.

i) *Service médical.* — Celui-ci doit être assuré à bord d'une façon convenable. La loi italienne très sévère à ce sujet exige que les navires transportant 700 émigrants aient 2 médecins, 3 quand ce nombre dépasse 1,500. Il nous semble que la loi allemande qui impose 2 médecins lorsque le nombre d'émigrants dépasse 1,000 est dans une note beaucoup plus juste. Je profite de l'occasion pour émettre le vœu que les Compagnies de Navigation aient à cœur de s'entourer de médecins entendus et dévoués ayant les connaissances spéciales qu'on peut attendre d'eux pour certains trafics, ce qui en-

traîne comme corollaire la nécessité pour les armements, de les rénumérer convenablement.

Il serait même désirable qu'une pension convenable leur soit attribuée au bout d'un certain nombre d'années de navigation effective.

j) *Hôpitaux*. — Tous les navires à émigrants sont munis d'installations hospitalières qui naturellement sont variées comme les types des navires même. Cependant, il est absolument requis que chacun soit muni d'un hôpital divisé en deux sections, dont l'une à l'usage des émigrants mâles et l'autre à celui des femmes. Le nombre des lits qu'il renferme est proportionnel au nombre des émigrants, dans tous les cas il ne pourrait pas être inférieur à 1 %.

Des water-closets et installations de bain, destinés à leur usage exclusif, d'un abord facile, leur sont contigus. Ces lits ont une largeur d'au moins 0.80 m. et une longueur de 1 m. 85. Ils sont entièrement métalliques et munis de matelas bourrés de laine ou de crin végétal et fournis de draps de lit et de couvertures nécessaires. L'espace entre deux lits sera au moins de 0.50 cm. et celui entre deux rangées de couchettes d'au moins 0.90 m. Nulle part les prescriptions hygiéniques ne seront appliquées avec plus de rigueur; le cube d'air ne sera jamais inférieur à 4 m³, la ventilation et le chauffage feront l'objet de soins constants. On évitera soigneusement l'encombrement des locaux par des objets inutiles; ils ne renfermeront que le strict nécessaire, un crachoir, un vase hygiénique et un petit dressoir pouvant contenir verre et récipient à eau, ainsi que les médicaments du malade. Les parois seront de préférence unies et présenteront le moins d'angles possible; elles seront peintes en blanc à l'huile; toutes les salles des hôpitaux seront dallées pour cause de facilité de nettoyage.

Plusieurs lignes de navigation relèguent l'installation hospitalière à l'arrière du navire, à la poupe. Nous sommes d'un avis diamétralement opposé quant à cet emplacement. Sans doute à première vue c'est l'endroit idéal, éloigné du reste du navire, offrant le moins de danger de contamination, mais nous devons en navigation surtout voir le côté pratique des choses. Un hôpital à l'arrière, c'est la souffrance continuelle pour le malheureux déjà affecté par la maladie. C'est en effet là que le roulis et le tangage se font sentir avec le plus de violence et les trépidations de l'hélice sont une cause permanente d'insomnie pour les malades. Remarquons aussi que la poupe est la partie du navire la moins accessible, la plus éloi-

gnée de la pharmacie et des cuisines, obligeant le médecin et le personnel médical à traverser tout le navire, et ce n'est pas par ce va et vient continuuel à travers du navire qu'on diminuera les chances de contagion.

k) *Pharmacies.* — Tous les navires à émigrants sont munis de pharmacies dont le contenu est fixé par l'arrêté royal sur la « sécurité des navires » du 12 septembre 1920, ainsi que tous les instruments de chirurgie qu'une opération chirurgicale à faire d'urgence pourrait rendre nécessaires. La nécessité de cette instrumentation a été prouvée maintes fois par le fait que des opérations chirurgicales graves, des opérations d'appendicite par exemple, ont déjà été pratiquées à plusieurs reprises avec le plus grand succès à bord.

Tous les vaccins et serums usuels y trouvent également place.

Une inspection officielle des différents aménagements, cabines, hôpitaux, nourriture, est faite le jour même où la veille du départ du navire. Le comité d'inspection se compose du commissaire du Gouvernement pour l'émigration, d'un capitaine délégué de l'Inspection Maritime et d'un médecin inspecteur de l'émigration.

l) *Canots de sauvetage.* — La question de l'approvisionnement de ceux-ci ne rentre pas dans le cadre de cette étude; elle a d'ailleurs été traitée au premier « Congrès International d'Assainissement et de la Salubrité de l'Habitation » à Paris, par M. le professeur Langlois. Nous tenons cependant à constater que l'adjonction d'une petite pharmacie portative préconisée par lui a été résolue depuis par plusieurs armements entre autres la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) dont tous les canots de sauvetage renferment une cassette contenant quelques médicaments de première nécessité et objets de pansement. Nous croyons que l'adoption de cette mesure sur tous les vapeurs s'impose impérieusement.

m) *Appareils de désinfection.* — Les Républiques de l'Amérique du Sud et parmi elles surtout le Brésil, ainsi que la République Argentine exigent rigoureusement que tous les navires à émigrants soient munis d'une étuve à désinfections. Celle qui est le plus généralement employée est du système Geneste et Herscher utilisant la vapeur sous pression. Elle sert à la désinfection de tous les objets ayant été en contact avec des malades atteints de maladies infectieuses.

La désinfection d'espaces limités, tels que les hôpitaux,

cabines, s'opère très pratiquement au moyen de divers appareils utilisant le formol.

La dératisation périodique imposée par presque tous les gouvernements débarrasse en même temps les navires des rats cancrelats, fourmis, etc., bref de toute la vermine que les voyages dans les régions tropicales et subtropicales amènent fatalement.

La dératisation s'opère à présent presque généralement au moyen d'appareils produisant de l'acide cyanhydrique, très énergique mais aussi d'une grande toxicité, qui exige énormément de précautions dans l'emploi. Anciennement on employait exclusivement les appareils de Clayton et celui de Marot produisant l'un un mélange d'acide sulfureux et sulfurique, l'autre de l'anhydride sulfureux.

Dans cette étude qui ne pouvait comporter de trop longs développements, j'ai essayé de vous esquisser la marche lente, mais sûre des progrès obtenus dans les conditions hygiéniques du transport des émigrants par mer, au cours de ces vingt-cinq dernières années.

Je suis heureux de pouvoir constater que presque l'universalité des vœux formulés lors du dernier Congrès de l'« Hygiène du Bâtiment » à Anvers a reçu une solution favorable et je ne vois pour ainsi dire pas les desideratas qu'on pourrait énoncer encore. Arrivé au terme de ma carrière, je me vois tel le voyageur qui, arrivé au sommet de la colline, terme de son voyage, voit avec plaisir, mais aussi avec un peu de mélancolie, le ruban de la longue route parcourue étalé devant lui.

Je ne puis cependant résister au plaisir de vous soumettre une partie du plan de construction des trois unités nouvelles, à moteur, destinées au transport des émigrants, soit le moteur « Popacabana », le moteur « Piriapolis » et le moteur « Mar de la Plata » actuellement sur chantier aux établissements Cockerill à Hoboken, pour compte de la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal).

Il est un exemple frappant du chemin parcouru et des résultats obtenus.

Le pont C (pont d'embarquement) présente 14 cabines pouvant loger chacune 4 passagers, le pont D qui lui est immédiatement inférieur mais qui n'est pas reproduit, a 30 cabines à 2 lits, soit des installations pour 116 émigrants. Il abrite en outre 3 hôpitaux, 1 à 2 lits pour hommes et 1 à 2 lits pour femmes, un troisième qui peut servir éventuellement à loger les infectieux. Ces différentes installations sont soigneusement isolées et munies chacune d'un bain et d'un W. C. La chambre du médecin, la pharmacie, chambre de consultations se trouvent dans le voisinage le plus immédiat.

Veuillez remarquer l'étendue de la salle à manger et le confort d'un salon pour les femmes émigrantes.

Le mobilier des hôpitaux consiste en :

- 1 armoire en sapin blanc peint en émail,
- 1 table,
- 1 chaise,
- 2 lits d'hôpital,
- vases de nuit, seaux en émail blanc,
- 1 ventilateur portatif,
- 1 lavabo.

Le dispensaire prend les allures de grande clinique; il contient, en effet :

- 1 table pour opération et examen,
- 1 vitrine à instruments à une porte et 4 tablettes intérieures,
- 2 chaises,
- 1 tabouret,
- 1 armoire à médicaments,
- 1 installation de stérilisation comprenant :
 - 1 autoclave vertical de 50×60 cm.,
 - 1 condensateur,
 - 1 réservoir pour eau stérile de 40 litres,
 - 1 lavabo avec eau stérile,
 - 1 stérilisateur de Poupinel,
 - 1 bouilleur à instruments,
 - 3 boîtes métalliques de Schimmelbusch.

Il me semble qu'il y a lieu de féliciter chaleureusement notre grand armement national d'avoir mis sur chantier ces trois belles unités qui non seulement semblent friser de bien près la perfection en fait de transports d'émigrants, mais en outre iront porter en Amérique du Sud le renom de nos chantiers belges. L'armement d'ailleurs a eu conscience, nous pouvons bien le dire, d'avoir réussi une chose belle, trop belle

pour des émigrants, aussi les a-t-il soigneusement baptisés : passagers de 3^e classe.

Je termine en formulant le vœu que les restrictions, les entraves apportées à l'émigration puissent prendre fin et le quota qui la paralyse presque entièrement, disparaîtra.

LES EFFETS DES BAINS DE MER SUR L'ORGANISME HUMAIN.

Par le Prof. I. GUNZBURG - Anvers.

La Belgique possède une côte assez longue, s'étendant sur 67 km. et occupée par une suite presque ininterrompue de stations balnéaires, ayant toutes une plage facile et agréable, et qui constitue une attraction très forte pour tous ceux qui aiment les bains de mer.

Aussi, dès le mois de juin, y voit-on une affluence considérable de baigneurs, et l'on finit par croire que l'application des bains de mer ne doit être soumise à aucune règle, que le bain peut s'appliquer à toutes les constitutions, être pris sans contrôle, et ne comporte aucune contre-indication.

Il faut dire au contraire que le bain de mer est un agent thérapeutique puissant s'il est employé à bon escient. Il peut être pris dans un but d'hygiène, avec quelques précautions, mais il peut aussi être pris dans un but thérapeutique, sous la direction sévère d'un médecin compétent.

La réaction.

On a étudié dans différents pays l'action physiologique du bain de mer. La valeur en diffère selon les régions et dépend 1° de la concentration saline de l'eau, qui est différente d'un pays à l'autre; 2° de la température de l'eau; 3° de la violence des vagues, qui est également différente selon les mers et selon les saisons; 4° de l'action climatique concomitante.

Le bain de mer agit en premier lieu comme un agent de choc. L'entrée dans l'eau est accompagnée d'une vaso-contriction brusque à la périphérie. La peau pâlit, il y a un petit frisson et une sensation de vertige. En même temps, il y a une vaso-dilatation dans la profondeur. Ces symptômes disparaissent aussitôt pour faire place à une vaso-dilatation accompagnée de chaleur et de bien-être. La respiration et la circulation se régularisent, surtout si on fait une série de mouvements soit de natation, soit simplement d'exercice.

Le premier choc disparaît d'autant plus rapidement que l'on entre plus vite dans l'eau. Il dépend aussi considérable-

ment de l'état vasculaire du sujet. Les individus débilités ou bien ceux dont le système sympathique est trop sensible, ne parviennent pas toujours à faire la réaction rapidement; ils restent souvent cyanosés et ont une certaine peine à s'adapter. Ces cas peuvent cependant subir un entraînement, et arriver également à retirer des bains de mer un avantage considérable.

La réaction est surtout favorable aussitôt après la sortie de l'eau. La circulation cutanée devient plus rapide et une sensation d'agréable chaleur et de bien-être se fait sentir.

Les rapports entre la période de choc et la période de réaction varient considérablement selon la durée et la nature du bain. Les bains très courts donnent souvent une réaction excellente, sans sensation désagréable. Les bains accompagnés de fortes vagues intensifient considérablement la réaction. Le bain prolongé peut être à un certain moment nuisible, paralyser l'innervation vasculaire, abaisser la température centrale et ralentir les mouvements de retour du sang.

Dans ces cas, il faut améliorer l'état par des frictions et par l'aspersion de quelques seaux d'eau de mer, jetés d'une certaine hauteur.

L'entrée dans le bain, sauf pour les personnes âgées, doit être assez rapide. Il est utile de plonger dès qu'on arrive à une profondeur suffisante, de faire quelques mouvements de natation et de se laisser frapper par les vagues.

Le bain ne doit pas être pris dès le premier jour de l'arrivée à la côte. Vingt-quatre heures d'acclimatation sont à conseiller, surtout aux enfants. Les premiers bains doivent être pris très courts et même dans la suite ils ne doivent jamais être prolongés au delà de vingt minutes.

Dans les cas thérapeutiques, il est bon de contrôler le pouls, la respiration, la température, avant et après le bain.

Dans certains cas le médecin devrait soumettre son malade à un examen régulier : pression sanguine, examen du sang, auscultation.

Effets physiologiques.

On constate que le bain stimule considérablement la nutrition, augmente l'aplaiation thoracique, augmente la diurèse, diminue l'acide urique et les phosphates, et stimule le système nerveux.

L'effet du bain de mer dépend principalement de la façon dont on l'applique. Il est permis, dans la bonne saison, de

prendre un bain tous les jours, mais il est tout à fait ridicule, d'en prendre deux ou trois dans une journée. Dans la plupart des cas, il est à conseiller d'intercaler un jour de repos après quelques jours de bains.

Après la sortie du bain, quelques exercices de gymnastique sont à recommander, puis de s'envelopper, après la sortie de l'eau, dans un bon drap chaud, mais on contrarie considérablement l'effet du bain en restant jouer sur le sable pendant des heures, comme certaines personnes le font ou croient devoir le faire.

Quand la réaction ne se fait pas favorablement, un bain de pieds chaud peut être utile. Mieux valent cependant les mouvements et l'exercice.

Technique.

La meilleure heure pour prendre le bain est celle de la haute mer, surtout si elle précède de peu l'heure du repas principal. On peut cependant considérer comme très favorable le temps entre 10 heures du matin et 5 heures du soir. Le bain pris très tôt le matin n'est pas aussi favorable, la mer n'ayant pas encore eu le temps de se réchauffer.

On peut se baigner en réalité en toutes saisons. Les sujets qui sont bien adaptés peuvent même se plonger dans l'eau de mer en hiver, mais la saison la plus favorable va évidemment de mai à septembre. La règle n'est pas absolue. Elle dépend de l'état atmosphérique, de la direction des vents et des constitutions.

Quand l'état de la mer le permet, la natation est à conseiller. Toutefois elle ne doit pas servir de prétexte pour prolonger outre mesure le séjour dans l'eau. Le bain de mer n'est pas un sport. On perd tout le bénéfice de la réaction en sacrifiant au désir de nager les précautions nécessaires pour réaliser tous les effets thérapeutiques du bain.

Indications.

Les affections dans lesquelles les bains de mer doivent surtout être recommandés sont nombreuses. En premier lieu, les maladies de l'enfance : le rachitisme, la faiblesse de la croissance, la pré tuberculose. Certaines formes de paralysies infantiles après les premiers symptômes, retirent des avantages de la cure marine.

D'une façon générale, l'enfant retire de la cure à la mer

un bénéfice très considérable. Il faut cependant, surtout pour les enfants, surveiller prudemment la façon dont ils prennent le bain. On ne leur permettra le bain entier qu'à partir de 5 ou 6 ans. On règlera la durée et la fréquence; on surveillera l'appétit et le sommeil. Il ne faut pas forcer l'enfant à entrer dans l'eau lorsqu'il se débat. Il faut doucement l'acclimater et le persuader.

Les bains de mer trouvent également une indication utile dans un grand nombre d'autres maladies.

Certaines affections nerveuses, dépressions nerveuses, peuvent être améliorées par le stimulant du bain de mer. L'anémie des jeunes filles trouve également à la mer un stimulant utile, toutefois certaines formes bénéficient davantage d'un séjour à la montagne.

Actuellement, les bains de mer sont souvent combinés avec des traitements physiothérapiques, et Ostende, dans son Palais des Thermes, dispose d'une installation moderne tout à fait complète de bains de soleil et d'une plage artificielle, qui peuvent se combiner favorablement avec les bains de mer.

Accidents et contre-indications.

Des accidents ont été signalés par le bain pris d'une façon imprudente, ou bien dans des cas où il était contre-indiqué. Ces accidents peuvent se produire pendant le bain ou à la sortie. Pendant le bain, les accidents sont dus souvent à des troubles digestifs ou à des paralysies vasculaires. Ceux qui se produisent à la sortie du bain sont dus au manque de réaction.

Il est des cas où une lésion du cœur n'avait pas été diagnostiquée, ou bien avait été négligée, et alors la violence de la réaction a pu produire des troubles. Généralement, il faut produire une vaso-dilatation rapide au moyen de frictions et de chaleur. Il est rare qu'on doive procéder à la respiration artificielle.

Les contre-indications du bain de mer viennent surtout de l'état du cœur. On défendra également le bain de mer aux sujets atteints d'épilepsie, de troubles nerveux graves et aux tuberculeux, ainsi qu'aux débilités profonds.

Dans un certain nombre de cas, on peut remplacer le bain de mer froid par des bains de mer chauds dans la baignoire. Cette dernière modalité est une thérapeutique très précieuse qui doit s'appliquer dans un institut, sous direction médicale, mais qui trouve des indications nombreuses et donne des résultats précieux.

DE WERKING DER ZEEBADEN OP HET MENSCHELIJK LICHAAM.

Door Prof. Dr. Isi GUNZBURG . Antwerpen.

De uitgestrekte Belgische zeekust (67 kilom.) is bezet met een reeks zeer wel ingerichte badplaatsen, — waar elk jaar een groote menigte liefhebbers van zee-baden naar toe stroomt. Het zeebad wordt een liefhebberij, bijna een sport, en men denkt weinig aan de geneeskundige, zeer krachtige werking die er van kan uitgaan, en nog minder aan de gevaren aan welke men zich soms blootstelt door onvoorzichtig baden, of vernalatigen van de onontbeerlijke medische voorschriften.

Het zeebad kan wel is waar slechts benuttigd worden als een hygiënisch voorbehoedmiddel, maar het kan ook een zeer werkzaam geneeskundig middel zijn; in beide gevallen is een goede, deskundige leiding aan te raden.

Algemeene werking der zeebaden. — Deze hangt af van verschillende voorwaarden :

- 1° de samenstelling en het zoutgehalte van het water, dat verschilt in de verschillende zeeën;
- 2° de warmte graad;
- 3° de barensterkte die eveneens in elke zee haar bijzondere kracht en voorkomen bezit;
- 4° de klimatische hulpmiddelen.

Het zeebad werkt vooral als prikkel. Bij 't binnentreden in het koude water, trekken zich de huid-bloedvaten saam, men rilt en wordt een zekere koude gewaar. Onmiddellijk daarop, vooral onder invloed van beweging, is deze oppervlakkige bloedvaten-vernauwing gevolgd van een verbreeding, met rijkeren toevloed van bloed, de huid wordt roodachtig, de warmte stroomt in de huidlagen, en een gevoel van welzijn ontstaat.

Men moet vlug in het water stappen, vooral voor de jongere baders. — De zwakken en ouderen mogen trager in het water gaan, zonder echter onnuttig te dralen. — Wanneer de sympathicus te gevoelig is kan de reactie soms lang uitblijven. — Dan moet de huid gewreven worden. — Soms ook op voorhand verwarmd.

Na 't uitgaan uit het bad moet men trachten zich gauw te

verwarmen, eenige gymnastische oefeningen zijn nuttig, alsdan onmiddellijk een warm badlaken omleggen, en na afgedroogd te zijn zich aankleeden. De mode om na het bad in het zand te blijven liggen om zoo gezegde zonnebaden te nemen, is dikwijls nadeelig en doet al het voordeel der reaktie van het bad verliezen. Zonnebaden moeten zeer nauwkeurig toegepast en bewaakt worden, en weleer gevolgd zijn van een bad, dan voorafgegaan.

Het zeebad moet kort zijn, eenige minuten. Een zeer lang bad in de zee kan de huidcirculatie verlammen en bloedopdrang in de diepe organen verwekken.

Men mag niet baden van den eersten dag dat men aan de kust is. Een dag ten minste moet aan het lichaam gegeven worden voor de aanpassing.

Het kind beneden 5 jaar moet niet in de volle zee baden, mag echter wel in de plasjes gedompeld worden die zich in het zand vormden en door de zon verwarmd werden.

Een sterk barenspel is zeer gunstig, de slag der baren is als een massage die het lichaam prikkelt en versterkt.

Wanneer het bad soms niet goed werd verdragen, dan is de huid bij 't uitkomen blauw en koud, eenige emmers zee-water van een zekere hoogte op den patient gegoten, zullen in dat geval de reaktie verbeteren.

Physiologische werking der zeebaden.

Men zou zoo vaak het mogelijk is, de ademhaling, den pols, de temperatuur, den bloeddruk enz. vóór en na het bad moeten nagaan.

Men kan vaststellen dat de ademhaling verbreed wordt, de diurese vergroot, er is minder urinezuur en phosphaat in het bloed, het zenuwstelsel wordt geprikkeld.

In het volle seizoen kan men elken dag een bad nemen, het is echter belachelijk zooals sommige menschen het doen, twee of drie maal per dag een bad te nemen.

Techniek. Het beste uur voor het zeebad is kort voor het middagmaal, echter is het wenschelijk zooveel mogelijk bij hoog water te baden. Heel vroeg 's morgens is het water nog niet door de zon verwarmd. Zoodat feitelijk de tijd tusschen 10 u. en 17 u. voor het baden gunstigst is.

Het beste seizoen voor het bad is natuurlijk van Juni tot einde September. Maar wanneer men goed getraind is, kan men ook in de andere maanden met goed gevolg zeebaden

nemen. Onze Isbeeren (zwemmers-maatschappij van zeer ieverige liefhebbers) vinden het zelfs aangenaam midden in den winter in de zee te plonsen en er eenige minuten in te zwemmen. De hoofdvereischte is, na het bad zorgvuldig en vlug verwarmen.

Aandoeningen in welke het zeebad aan te raden is.

Vooreerst bij talrijke kinderziekten kan de zeekuur in 't algemeen, en ook vergezeld van goed geregelde zeebaden, veel nut opleveren. Rachitis, groeistoornissen, praetuberculose zijn duidelijk aanwijzingen. Sommige kinderverlammingen in het late stadium worden door zeebaden verbeterd.

De kinderen vooral moeten streng bewaakt worden, men moet hun eetlust en hun slaap nagaan. Het weerspannige kind moet niet met geweld in de zee gesleurd worden, zachte aanpassing geeft meestal spoedig resultaat.

Ook voor volwassenen kan het zeebad voorgeschreven worden in bloedarmoede, zenuwdepressie, sommige vrouwenziekten, enz.

In Oostende wordt thans de zeekuur verbonden met een bronkuur en physische therapie, vermits het prachtig **Baden-paleis** een rijke keus van alle noodige physiotherapeutische toestellen biedt. Ook een **kunstmatig strand** is er ten dienste der patienten gesteld, voor de dagen, in onze streken zoo vaak voorkomend, waarop de zon zou ontbreken.

Ongevallen. Het zeebad kan door onvoorzichtige toepassing, of soms wegens zwakte van de constitutie van den bader ook ongevallen verwekken. Meestal is de oorzaak te zoeken in slechte spijsvertering, of in slechten bloedsomloop.

Men moet vooral trachten de reactie te verbeteren, door den duur van het bad te verkorten, en na het bad flink te oefenen, en een warmen drank te nemen.

Wanneer het hart te zwak is, kan de reactie soms te hevig zijn. Men zal aan hartzieken, epileptici, en tuberculeuzen het bad verbieden.

Heel dikwijls kan men de goede werking van het zeebad verkrijgen, door warme zeewater-kuipbaden. Dit eischt eveneens een bijzondere techniek, en kan natuurlijk slechts in welingerichte instituten tot zijn volle recht komen.

LE CLIMAT MARIN ET LES EXCES DE CULTURE PHYSIQUE.

Par le Dr. BRANDLIGT - Anvers.

Sous prétexte d'hygiène que d'excès n'a-t-on pas commis ! En cette matière le public se jette sur les nouveautés sans le moindre discernement. L'expérience des aînés n'a plus la moindre valeur. Et alors on voit s'éclore le nudisme, les bains de soleil, les « short », les cures de repos, en un mot tout ce qui peut flatter les vices humains, ne fût-ce que le vice de la paresse. Et l'on voit des gens revenir plus malades après les vacances qu'avant le départ : ils ont passé trois semaines dans un hamac : cure de repos !

D'autres ont passé leurs journées sur le sable au bord de la mer. Leur peau ressemble à celle des nègres. Excès de rayons ultra-violet. A condition qu'ils s'en soient tirés sans coup de soleil et sans coup de chaleur. Comme il fallait s'y attendre, le corps médical a étudié les effets des ultra-violets sur le sang et sans que l'on puisse conclure en ce moment. Il semble évident qu'ici, comme en toutes choses, l'excès est nuisible : brûlures à travers les tissus légers.

Nous ne parlons pas des yeux. Il est évident que l'excès de réverbération sur l'eau et le sable, est très nuisible, et que certains jours le port de verres fumés est désirable.

L'examen médical s'impose pour décider si le climat marin convient, même à des personnes saines.

En effet, il y a une sensibilité individuelle, très spéciale. Le médecin lui-même est souvent embarrassé pour dire si tel sujet supporte bien notre littoral, ou si les hautes altitudes lui conviennent mieux.

Il est évident que les hyperthyroïdiens deviennent souvent nerveux à notre littoral : question de vent et de température. J'en ai connu qui laissaient leur famille à la côte et allaient loger à Fournes, à Bruges, etc.

S'il fait beau, ils tiennent certains jours jusqu'à 7 heures du soir. Ils se plaisaient comme des dieux, et brusquement le tableau change, ils veulent fuir. Le vent a tourné.

D'autres dorment ou sont somnolents pendant des jours

et des jours, sans que l'on puisse dire que le régime à la mer leur soit nuisible.

Ces mêmes individus vont revivre à bord d'un canal, d'une rivière (eau douce!!) ou à l'approche des Ardennes. Ils se complaisent à passer des vacances à 600 ou 1,200 mètres.

N'oublions pas qu'à la mer ce n'est qu'une question de direction de vent ! Ces mêmes hypersensibles vont se plaire à la Méditerranée, ainsi qu'au bord des grands lacs !

Le bain d'eau de mer, eau de fleuve inclus, risque de produire le même effet négatif sur ces organismes.

J'ai vu un monsieur, grand sportif, très résistant, être atteint de palpitations cardiaques avec angoisse pour avoir nagé dans l'Escaut par temps froid. Ces intermittences cardiaques l'impressionnaient tellement que malgré l'avis des médecins, il alla à Royat pour y faire une cure pour le cœur.

Mais lorsqu'il avait quitté les bords de l'Escaut, il était guéri, il passa à Royat, mais n'y consulta aucun médecin, n'y fit aucune cure : il était guéri.

Cet exemple est à retenir, car nous avons à Anvers, un climat marin. Ste-Anne-plage peut très bien convenir comme lieu de cure marine, pour ceux dont les moyens ou les circonstances ne permettent pas d'aller au littoral. Nous l'avons prônée de tous temps pour les rachitiques, sans autre résultat qu'un sourire de dédain pour notre prétention d'oser assimiler les bords de l'Escaut à une plage marine.

Rien n'est moins vrai cependant, mais avec une nuance naturellement. Les vents marins ont passé la terre. L'eau à marée basse certainement est peut-être beaucoup moins salée.

Tout cela a son importance pour les personnes sensibles. En même temps que c'est un bienfait pour d'autres sujets qui préfèrent se baigner dans une eau stimulante plutôt que dans une eau douce.

La peau est l'organe que nous négligeons le plus. Ce pauvre revêtement cutané est vraiment le paria de notre organisme.

Si l'on a vu nos pères ne pas user de bains du tout, actuellement l'on voit des personnes prendre deux et trois bains par jour, dans une eau quelconque. Comment pourrait-on pêcher par excès de propreté !!

Toutes les peaux ne supportent pas d'être dégraissées à outrance.

D'autre part, la peau est une grande surface absorbante. Si l'on se baigne dans une eau salée, elle absorbe du sel en quantité; comme elle subit l'effet des ingrédients ajoutés à l'eau de distribution dans un but de désinfection. D'où éruptions, démangeaisons, etc.

La peau est un émonctoire par sa sudation.

Je voudrais bien savoir ce qu'il advient de cette grande fonction chez celui qui aurait passé ses vacances plus ou moins nu dans un hamac ou dans le sable du littoral. Si en guise d'exercice il a fait de la natation, qu'est-il advenu de ce vaste émonctoire ?

Et même, chez celui qui fait de l'exercice en costume d'Adam, qu'advient-il de la fonction sudatoire ? En supposant qu'il transpire, l'eau va s'évaporer, les sels resteront à la surface de la peau et s'ils ne sont pas balayés par le bain, ou par un linge sec, les toxines seront réabsorbées. La chose a été démontrée expérimentalement.

Résultat : certains nudistes revenaient de vacances avec une peau à la mode, mais beaucoup plus intoxiqués qu'avant le départ. Tous les médecins en voient chaque année des exemples probants : résultat inévitable de la mode : cure de repos, nudisme, bains de soleil et autres élucubrations modernes.

L'air libre est un excitant pour notre peau. Et loin de moi de médire du bain d'air. Nous recommandons même d'en user quotidiennement au cours de la toilette.

Il est un autre fait d'observation ancienne. Le climat d'Anvers ne convient pas toujours aux personnes nées à l'intérieur du pays : spécifions Turnhout, Bruxelles par exemple. Les Suisses surtout peuvent être malades dans notre port, sans qu'on puisse établir qu'ils aient souffert de notre malaria, dite fièvre des polders.

Il faut admettre que le climat marin ne leur convient pas. Il est évident que l'habitant né à Anvers est immunisé contre l'anaphélès, c'est-à-dire le moustique qui par sa piqûre provoque la malaria. L'infection, agent causal, peut nous échapper.

Il est évident que l'anaphélès fait toujours ses ravages. Ces derniers mois nous l'avons pu déceler microscopiquement

chez une malade née à Tilbourg et infectée depuis 15 ans qu'elle habite notre métropole.

Nous ne doutons point que le boisement de l'autre rive, aura un effet très salutaire sur le climat de la ville d'Anvers.

La ville sera mieux protégée contre les mauvais vents.

Nous en profitons pour exprimer le vœu à la municipalité de voir planter de multiples arbres sur les terrains du Nord.

A ce sujet la province pourrait envisager la possibilité d'établir un rideau d'arbres pour préserver la ville et les communes suburbaines des émanations des usines d'Hemixem.

Le hasard, ni la fatalité ne peut satisfaire notre esprit scientifique moderne. Et tout naturellement les savants analyseront en détail les moindres faits. Inutile de vouloir narguer l'expérience des peuples !

Tout ceci n'exclut pas les bienfaits de nos cures marines. Nous avons simplement tenu à mettre au point certains faits trop négligés par le gros public.

Sous prétexte d'hygiène on ne doit pas sacrifier sa santé et s'exposer à des accidents très graves : tels les coups de soleil et de chaleur.

Nous n'avons pas non plus la prétention d'avoir été complet. Le temps nous en fait défaut. Nous avons simplement désiré attirer l'attention sur quelques phénomènes de climatologie locale et les possibilités curatives de notre littoral et de notre nouvelle plage d'intérieur : Ste-Anne-Plage.

HET GENEESKUNDIG ONDERZOEK DER ZEELIEDEN.

Door Dr. J. V. LENNEP - Antwerpen.

Het geneeskundig onderzoek der zeelieden bij het aanmonsteren vormt in werkelijkheid een keuring van de geestelijke en physische bekwaamheid van de zeeman. In de loop van zijne zeemans leven ondergaat de zeeman dikwijls die keuring. Immers gebeurt zulks bij iedere aanmonstering.

De wetgever verplicht ieder Reeder die een zeeschip uitstuurd, gansch zijn varend personeel van de kapitein tot de kajuit-jongen-geneeskundig te laten keuren; en slechts wanneer ieder lid der bemanning, goedgekeurd is, kan de Reeder zijn schip uitzenden. Om klaar de werking van dit geneeskundig kontrol uit te leggen, zal ik in korte trekken aanduiden wanneer, waar en hoe het uitgevoerd wordt.

Wanneer geschied die keuring ?

Bij elk aanmonsteren moet de reeder zijn personeel laten keuren. Die keuring geschied verplichtend enkele dagen vóór het vertrek. De bemanning van een zeeschip wordt bij iedere reis op nieuw samengesteld in dezer voege, dat het werkcontract de reeder aan zijn zeevarend personeel slechts verbindt voor ééne reis en wel van de begin haven tot die zelfde haven of de reis slechts enkele dagen of eenige maanden duurt. Bij het afmonsteren is, en werkgeven en werkneemer ontslagen van wederzijdsche verplichtingen.

Daaruit volgt noodzakelijk dat niet steeds dezelfde geneesheer de keuring zal uitvoeren en tevens dat die keuringen voor enkele dikwijls, voor andere minder talrijk zullen geschieden. Als voorbeeld : een zeeman die slechts twee reizen onderneemt per jaar, wordt slechts tweemaal gekeurd, niet tegenstaande hij misschien tien maanden zee houdt.

In 't beknopt dus : bij ieder vertrek, eene keuring.

Waar geschied die keuring ?

Hier staat men voor twee mogelijkheden nagelang de reeder deelmaakt van een verbond of niet.

Onderzoeken wij het eerste geval :

De wetgever verplicht de reeder een geneeskundige dienst in te richten en het is dus de reeder die door eigen middelen en op eigen verantwoordelijkheid die dienst in gang houdt.

Om geldelijke onkosten in de mate van het mogelijke te sparen, sluit de reeder zich aan bij een verbond. Dit verbond nu beschikt over een ruim lokaal, waar enkele kamers ter beschikking gesteld worden van de geneesheer. Nochtans stelt het verbond zelf geen geneesheer aan. Het zijn dus meestal praktizeerende dokters, die zich met deze geneeskundige dienst onledig houden. In het Antwerpsche bestaat buiten dit verbond der reeders met centraal lokaal, ook nog enkele samen gegroepeerde reederijen met eigen lokaal.

Dus in't beknopt : voor gegroepeerde reeders geschiedt de keuring in wel bepaalde lokalen.

In het tweede geval, dit is, waar één alleenstaande reeder of een vreemde reederij, die doorgaans hier niet aanmonsterd betreft, wordt het personeel meestal gekeurd ten huize van de onderzoekende geneesheer.

Hoe geschiedt die keuring ?

Eerstens op administratief gebied.

Op vast gestelde dag en uur en in het aangeduide lokaal komt dus de bemaning die wil een monsteren bij de keurende geneesheer. Ieder kandidaat draagt een kaartje, waarop zijn naam en zijne bediening aan boord vermeld staat. Wanneer de dokter, na onderzoek, goedkeurt, teekent hij die kaart. Wanneer dan gansch de bemaning gekeurd is, wordt de lijst der aangemonsterden zeeleiden voor een bepaald zeeschip opgemaakt en onderaan plaats de geneesheer zijne goedkeuring.

Dit dus wat de administratie betreft.

Hoe wordt, geneeskundig althans, die keuring uitgevoerd. De vraag waarop de geneesheer dient te antwoorden kan samengevat worden in deze zin : Is deze zeeman, geestelijk en physisch bekwaam eene zeereis te onderneemen zonder zijne gezondheid of die zijner gezellen te schaden ? Er mag echter niet uit het oog verloren worden dat sommige vrachtschepen — soms ettelijke weken — zee houden en er aan boord slechts eene betrekkelijke geneeskundige hulp kan geboden worden. Immers voorziet men geen geneesheer noch gediplomeerde zieken verpleger aan boord. Daaruit volgt noodzakelijk dat de zeeman moet beschikken over ééne goede gezondheid bij het aanmonsteren. Een algemeen lichaamslijk onderzoek zal dus eerst ingesteld worden, dat nagelang de gegevens bij ondervraging nopens gezondheidspunten of de aanduidingen bij een oppervlakkig onderzoek verkregen, zal

verscherpt worden. In korte trekken wil ik thans eenige punten die in aanmerking komen aanstippen.

Bij het onderzoek van hart en bloedsomloop, zal men hartlijders of lijders aan bloedoverdruk beslist weigeren.

Wat het ademhalings stelsel betreft, zal men

Teeringlijders, zware asthmalijders enz. uitsluiten.

Voor de spijsverterings organen, wordt natuurlijk hij, die lijdt aan zware voedingstoornissen, geweigerd.

Bij het onderzoek der waterorganen — zal men de kandidaat die lijdt aan primaire of secondaires bepaald uitsluiten, als ook wie behept is met een druiper of een weke sjanker.

Eindelijk ook huidziekten, als schurft, eczema, impetigo, enz. vormen stellige redenen tot afkeuren en even zoo als breuklijders en dragers van zware aderspatten.

Dit onderzoek, dat genoemd mag worden: algemeen onderzoek zal ieder lid ondergaan. Inderdaad zal dit voor vele genoegzaam ingediept zijn; voor enkele echter blijft het onvoldoende. Inderdaad de dekbemaning; dit is, over het algemeen wie dienst doet bij het sturen van het schip, dient te beschikken over een perfect zicht. Het gaat immers niet op dat een stuurman geen kleuren zou uit elkaar kennen, wat dan noodzakelijk zou leiden tot waarboel en gebeurlijk tot ongeval. De geneesheer zal dus de leden der dekbemaning tot een grondig onderzoek van het gezicht en het gehoor onderwerpen.

Doofheid of hardhoorigheid zouden den dienst ter zeerste stremmen en schadelijk werken bij het uitvoeren van bevelen.

Het zicht dient normaal goed te zijn, in andere woorden zonder verbetering door glazen. Immers brillen zijn uiteraard broze dingentjes en indien de glazen gebroken zijn, is het werk van dien zeeman niet meer te betrouwen. Daar en boven zal de geneesheer, volgens de gebruikelijke methode de kleurenzin toetsen. Het hoeft immers niet te worden betoogd dat wie niet perfect de kleuren kan onderscheiden, de signalen niet kan lezen en dus gebeurlijk een sein niet kan naar behoren uitleggen.

Wat het psychisch onderzoek aangaat, dient er opgemerkt dat dit slechts in bijzondere gevallen zal gebeuren. Inderdaad doet de officier die zijn manschappen uitkiest reeds een eerste zifting. Immers ligt het buiten twijfel dat zulke lieden niet legèerd zullen zijn, en bij gevolg niet zullen aanmonsteren. En dan wanneer de geneesheer iets abnormaal mocht merken

dan zal hij die kandidaat weigeren en hem verzenden naar de hulp en voorzieningskas der Belgische Zeelieden. Het valt buiten het bestek van dit verslag verder uit te wijden over de werking van die ziekenkas, ik zal mij dan ook vergenoegen met deze enkele verklaring namelijk dat ieder werkneemer, kandidaat zeeman dus, die voor het eerst gekeurd wordt en die aanmonsterd, ipso-facto en noodgedwongen lid wordt van die ziekenkas.

Dus in een woord, indien het noodzakelijk mocht blijken ten bate van het lid dat aanmonsterd een diepgaander onderzoek te doen geschieden, dan zal de keurende geneesheer hem verwijzen tot de ziekenkas. Nog eene laatste opmerking. Zeelieden kunnen behept zijn met een ziekte die slechts enkele dagen verzorging noodzaakt, ondermeer wonden, heelontsteking, kiespijn enz. Het is ten zeerste geraadzaam deze lieden voorloopig af te keuren. Immers eene degelijke verzorging op reis is steeds moeilijk en eene zieke man aan boord, is een werkkracht die ontbreekt en die dus dient aangevuld te worden door een zwaarder werk van zijn gezellen.

Ten slotte wil ik er dit aan bij voegen — een praktische opmerking voor ons beroepsbelangen — dat die geneeskundige prestatie van de keuring, gehonoreerd wordt nagelang het aantal onderzoeken, met het korectief dat er een bepaald minimum eereloon uitgekeerd wordt wanneer slechts enkele leden dienen aan te monsteren, doorgaans echter bestaat een bemanning uit minstens 10, meestal 20 en uitzonderlijk 40 leden.

Wat thans besluiten

Ten overvloede blijkt uit dit verslag dat de geneeskundige keuring bij het aanmonsteren goed is ingericht en berust op een strenge wetenschappelijke grond. Immers.

- 1° het beschikt over degelijk ingerichte lokalen;
- 2° het geschiedt op regelmatige data en wordt dus niet overgelaten aan de willekeur van enkelen;
- 3° het wordt uitgevoerd door geneesheeren, die praktijk doen;
- 4° het handhaaft het principie der vrije keuze van geneesheer;
- 5° het geeft een voldoende honorarium voor een geneeskundige prestatie.

Kan het verbeterd worden ?

Naar mijn bescheiden oordeel, niet. Immers, indien, theoretisch althans, een centraliseerde dienst beter werk kan opleveren en ondermeer een staatsregiem beschikt over degelijke geldelijke middelen en gebeurtlijk een geschoold personeel;

in praktijk echter, komt zulke instelling in ons land, waar de vrijheid eeuwen lang heerscht en zijn onuitwisbaar merkteken heeft gedrukt in al onze wetten, bestuursvormen en gewoonten in te druischen tegen lands gewoonten en aard. Zulk een staatsinrichting zou enkel iets dat, voor iedere klaar geest goed presteert, dooden ten bate eener organisatie die ten slotte niet beantwoord aan eene noodzakelijkheid en misschien dra zal mank loopen aan soepelheid.

Wat er ook van zij, de geneesheeren die zich thans bezighouden met dien dienst, brengen ontegensprekelijk het hunne bij om het welzijn der zeelieden te bevoorderen en dit blijft ten slotte het eenige doel en van staat en van bestuur en vooral van gansch het geneeskundig korps.

A PROPOS DE L'EXAMEN PSYCHIQUE ET PHYSIQUE DU MARIN A L'EMBAUCHAGE.

Par le Docteur Victor de RUETTE,
Ex-Attaché au Cabinet du Ministre de la Prévoyance Sociale
et de l'Hygiène.

I. LA DURE VIE DU MARIN.

Les marins constituent une classe spéciale de travailleurs internationaux destinés à mener une existence rude, irrégulière et dans des conditions de vie encore trop souvent défavorables.

Si le travailleur de terre bénéficie de la loi des huit heures, peut passer ses heures de repos et de loisir en famille, ou dans la société qu'il se choisit, en se livrant à des travaux ou des plaisirs familiers, le marin n'a, pour famille, pour ambiance, pour distractions ou pour repos, que le milieu forcément restreint et monotone du bâtiment.

Il doit donc jouir d'une vigueur physique et mentale exceptionnelle.

Il doit avoir un caractère bien trempé pour résister aux tentations de toutes sortes, que ce soit l'alcool, l'usage des stupéfiants, le jeu, la débauche, car il n'a pas, pour le retenir, le confort, la régularité et les satisfactions de la vie de famille.

Bien des préjugés ont encore cours à propos de la vie en mer. Théoriquement le marin jouit de tous les avantages du grand air, alors que tous ceux qui ont vécu en mer savent qu'une grande partie de son existence se passe dans des locaux renfermés, mal aérés et trop souvent, ainsi qu'en témoignent les nombreux rapports des médecins de marine, dans de véritables taudis.

Trop souvent les conditions d'hygiène et de travail à bord sont de loin inférieures, comparées à ce qu'elles sont sur terre, dans les usines et ateliers ordinaires. En général, sauf sur les très grands steamers à passagers, le service médical est inexistant et, pour le traitement des maladies et accidents en mer, le marin doit se contenter d'empiriques moyens de fortune.

Nous avons bien l'heureuse initiative des consultations par téléphonie sans fil, mais il faut être médecin pour savoir ce

que doit être un diagnostic et un traitement à distance, par correspondance et par des personnes étrangères à la médecine.

Pour être édifié sur les dangers que présente le travail sur mer, il faut consulter les rapports officiels des médecins chargés de surveiller, de soigner les marins rentrés au port après de longues traversées.

Nous relevons d'abord dans ces statistiques une fréquence anormale et alarmante de tuberculose.

Bien que, de l'avis des autorités médicales anglaises, le nombre des cas de phtisie signalés dans les statistiques des Board of Trade ne représente probablement pas plus que 10 % des marins morts chaque année de cette maladie, ce nombre est pourtant impressionnant.

Cela tient d'abord au manque de service médical à bord, puis aux déplorables conditions de séjour à bord, auprès desquelles, disent les experts médecins, les occupations dangereuses sur terre ne peuvent même pas entrer en comparaison.

La preuve en est que la moyenne des décès pour mille est le double dans la marine marchande de ce qu'elle est dans la marine de guerre.

Nous ne devons pas nous étonner de lire, dans les rapports officiels anglais, que la mortalité parmi les marins par maladies est, par exemple, de 1,378, comparée à celle des autres professions, qui n'est que de 926, celle des matelots étant donc de 58.8 % supérieure, et que le nombre de morts violentes est, chez eux, 430 % supérieur à celui des autres métiers.

Parmi les causes de décès les plus fréquentes en mer, nous relevons la tuberculose, la pneumonie, des affections cardiaques, les attaques d'apoplexie chez les soutiers, chez les lascars principalement.

Et pour montrer combien, malgré tout, sont fréquentes parmi les marins les maladies de toutes sortes, qu'il nous suffise de citer les statistiques de fréquentation du Seamen's Dispensary du seul port de Liverpool.

Année 1927	49,834	malades
» 1928	55,217	»
» 1929	51,381	»
» 1930	60,067	»

Ces chiffres sont suffisamment éloquents.

De nos jours, le bien-être des marins et l'hygiène des vaisseaux est une part importante du travail d'hygiène publique.

Une bonne hygiène du marin ne doit pas être regardée seulement comme de nécessité personnelle pour lui, mais

comme la première ligne de défense contre l'importation des maladies.

II. EXAMEN DU MARIN A L'EMBAUCHAGE.

Remarques préliminaires.

Après avoir exposé ce qu'est la vie des marins en mer et les dangers auxquels ils seront exposés, il est facile de comprendre qu'ils devront présenter de fortes garanties de robusticité et être exempts de tares organiques.

Nous n'entrerons pas dans les détails, mais il est de notre devoir de signaler un point de la plus haute importance : c'est que, tant pour le prestige requis auprès du marin que pour l'efficacité de l'examen, celui-ci doit être pratiqué par des médecins ayant vécu la vie de mer.

Nos confrères le comprendront aisément.

Examen général.

Le marin ne doit pas être sujet aux troubles de la vue, de l'ouïe, ni de l'odorat. Ni hernie, ni affections des articulations, ni varicocèle, ni prédisposition à ces maladies. Il doit avoir une ossature solide et bien équilibrée, de la souplesse et de la rapidité des mouvements. Une attention spéciale doit être apportée à la solidité de la voûte plantaire.

Il ne doit pas présenter de ganglions engorgés, de malaria, de syphilis, de maladie vénérienne, ni de maladie tropicale.

Une remarque de la plus haute importance est de mise ici : la vie et le travail en mer favorisent avec une exaltation toute particulière de la virulence des germes pathogènes, le réveil d'affections latentes qui seraient passées inaperçues à terre.

Examen des organes.

Une attention spéciale doit être apportée à l'examen de la cage thoracique. Doivent être déconseillés tous les cas suspects de submatité des sommets, de limitation d'expansion de la cage thoracique, de manifestations ganglionnaires du cou ou du hile.

En cas de doute, un examen par les rayons X sera imposé.

Le nasopharynx et les oreilles seront examinés avec soin, les affections de ces organes se réveillant trop fréquemment en mer, occasionnant trop de cas l'invalidité temporaire et souvent nécessitant le renvoi du malade.

La denture doit être en bon état. Malgré l'examen préalable,

beaucoup de cas d'infection dentaire nécessitent extraction et ceci, malheureusement, par des capitaines de navire ou de simples matelots : on peut deviner dans quelles conditions.

Le système circulatoire, cœur et vaisseaux, doivent être normaux : le travail de navire demande de grands efforts par à-coups et souvent dans des conditions de hâte inconnues à terre.

Le système digestif doit être en bon état et fonctionner normalement.

La nourriture de bord n'est pas celle de terre; elle demande une bonne digestion, spécialement à cause du danger d'intoxication par les aliments conservés.

Le marin est très souvent exposé à la constipation et les affections intestinales, telles que le mégacolon ou les troubles appendiculaires doivent être une cause de non-embauchage.

Examen psychique.

Le marin est exposé au danger d'une vie monotone et sans distractions, dans des conditions de travail souvent très déprimantes, comme dans les soutes, au point que les statistiques officielles signalent la fréquence des suicides chez les lascars employés aux machines.

Un bon examen médical s'impose à l'embauchage, spécialement au point de vue du caractère, de l'émotivité, de l'affectivité et de l'égalité d'humeur.

D'autre part le marin doit avoir la compréhension vive et rapide et l'exécution automatique des ordres reçus, qualités de première nécessité dans une profession demandant la décision, l'adresse et la coordination du travail, sous peine de provoquer des accidents graves et d'une grande portée économique.

Rôle social du médecin à l'occasion de l'embauchage.

Il est de la plus haute importance de faire donner par un médecin ayant vécu en mer de bons conseils d'hygiène générale et mentale lors de l'embauchage et, parmi les principales, nous devons citer :

1. S'abstenir de boissons alcooliques ou, au moins, n'en user qu'en quantités modérées.
2. Se souvenir que des maladies pour la vie peuvent être contractées par la fréquentation de personnes étrangères, maladies dont peuvent souffrir les femmes et les enfants des marins.
3. Ne pas boire de l'eau dont la pureté n'est pas reconnue. Se

rappeler que les crèmes de toute nature, les huîtres et les coquillages de toutes espèces, non cuits, causent souvent la dysenterie et la fièvre typhoïde.

4. Eviter l'exposition directe aux rayons du soleil tropical et le séjour prolongé dans des espaces à haute température.
5. Dans les ports tropicaux, user toujours de moustiquaires sur les lits, aux portes et fenêtres, ne pas dormir exposé aux piquûres de moustiques.
6. Lutter de toute façon contre la vermine et les parasites, par des soins de propreté continuels.

Examen des mousses.

Vu le jeune âge, l'inexpérience des mousses, vu la réceptivité spéciale de leur cerveau, la plus grande prudence s'impose à leur embauchage.

Exposés aux dangers d'une vie rude, irrégulière, aux tentations morales les plus déprimantes parfois, ils doivent présenter le maximum de résistance physique et psychique.

La période de puberté est la plus dangereuse et l'embauchage ne doit pas se faire avant que cet âge soit passé.

Un examen des plus soigneux sera apporté à l'examen du cœur, des poumons, des oreilles, indépendamment des autres organes déjà cités. Leur état psychique devra retenir la plus grande attention.

Mais, fort de notre expérience, nous n'hésitons pas à dire que, du moins dans la marine marchande, sauf conditions tout à fait spéciales, et pour des caractères spécialement trempés, leur embauchage ne devrait plus être toléré de nos jours.

CONCLUSION.

L'embauchage des marins qui doivent travailler et vivre dans des conditions toutes spéciales et très dures demande une grande expérience maritime et ne doit être confié qu'à des spécialistes ayant vécu sur mer.

Vu les dangers auxquels sont exposés les marins, l'embauchage doit être fait avec le plus grand soin tant au point de vue psychique qu'au point de vue physique et surtout être accompagné de conférences et de conseils appropriés, plutôt que de promesses hasardeuses.

J'espère que cette courte revue, résultat d'une expérience déjà longue, sera de quelque utilité, certain que, dans l'atmosphère de réformes où nous vivons la condition des durs travailleurs de la mer ne manquera pas de retenir l'attention.

Verslag der Zittingen

Compte-rendu des Séances

SEANCE DU 17 JUILLET 1937.

La séance est ouverte à 11 h. du matin sous la présidence du professeur Gunzburg; secrétaire D^r G. Wybauw.

Le professeur Gunzburg souhaite la bienvenue aux congressistes et principalement aux congressistes étrangers D^r Loir et D^r Van Breemen.

L'assemblée fixe l'ordre du jour des séances.

Le D^r De Keyzer demande que les vœux à émettre lui soient transmis le plus rapidement possible.

Sur la proposition du professeur Gunzburg, les docteurs Loir et Van Breemen sont nommés présidents d'honneur de la 6^e section du Congrès.

La parole est donnée au docteur STIENON qui lit son rapport sur

L'Embauchage des marins

et principalement sur l'examen médical obligatoire auxquels ils sont soumis.

Au point de vue des maladies vénériennes, le docteur Stiénon croit pouvoir constater une diminution marquée, diminution qu'il attribue aux mesures et aux moyens prophylactiques fournis aux marins.

L'examen comporte également l'examen de l'acuité auditive, de l'acuité visuelle et du sens chromatique par les méthodes de Holmgreen et de Ischihara.

Le D^r De Keyzer ne partage pas l'optimisme du D^r Stiénon au sujet des maladies vénériennes et cite en passant un cas d'hostilité des armateurs vis-à-vis des médications et mesures prophylactiques antivénériennes sur un cargo. A son avis, les pharmacies des cargos sont bien tenues sauf en ce qui concerne les maladies vénériennes.

Il faut aussi, dit-il, tenir compte des maladies vénériennes contractées aux escales, par exemple la situation sur le Rhin est très grave.

Il y a une grande difficulté à suivre un marin contaminé. Au point de vue malaria, le D^r Stiénon a fait remarquer des cas remarquables où le marin malade a été suivi jusqu'à guérison. Pour les autres maladies, le D^r De Keyzer croit que ceci est beaucoup plus difficile; il suggère pour y remédier l'institution d'un carnet médical où l'on inscrirait toutes les maladies contractées; il cite comme exemple qu'à Strasbourg, partout où on engage un marin, on annexe une note donnant en quatre ou cinq langues l'adresse des dispensaires ou stations prophylactiques où le marin pourrait se faire soigner.

Le président D^r Gunzburg propose de rédiger un vœu; le D^r De Keyzer le rédigera.

Le D^r Brees confirme les nombreux cas de contamination dans les escales, mais conteste l'utilité des moyens prophylactiques qui sont presque toujours négligés lorsque c'est après de nombreuses libations que la contamination s'établit.

Le D^r Debboudt croit que les préservatifs seraient plus utiles.

D'après le D^r De Keyzer, en Allemagne, la distribution de préservatifs a rendu de grands services. D'après le D^r Gunzburg, les services prophylactiques allemands à Anvers pendant la guerre ont eu également une certaine efficacité.

Le D^r Brees préconise un examen des marins à leur débarquement au port d'attache, car c'est à ce moment, s'ils ont contracté une maladie vénérienne à une escale, qu'ils vont la disséminer.

Le D^r Stiénon dit que les signalés sont autant que possible suivis.

Le D^r De Keyzer voudrait qu'on ne se borne pas à des vœux, mais qu'on crée une commission internationale pour examiner les questions concernant la santé des marins.

Le D^r Van Breemen, atteint lui-même d'une forte myopie d'un œil, qui lui a fermé la carrière maritime, demande si les législations belge et autres sont aussi sévères que la législation hollandaise.

Le minimum exigé en Belgique est 5/10 à un œil et 6/10 à l'autre.

Le D^r De Keyzer demande si l'on établit une différence entre officiers et ouvriers. Le D^r Stiénon répond que tous les gens de pont doivent avoir une acuité visuelle suffisante y compris les officiers mécaniciens et le marconiste. Pour les

chauffeurs, soutiers, cuisiniers, etc. on peut être moins exigeant. L'examen des yeux est valable pour un an.

Le D^r *Debboudt* demande quelles mesures sont prises pour dépister la T. P. à l'enrolement.

Le D^r *Stiénon* répond qu'on ausculte simplement les candidats, mais qu'on envisage actuellement de leur faire subir une radioscopie sommaire.

Le D^r VAN AUBEL lit son rapport sur

L'ionisation négative.

Les ions négatifs augmentent et stimulent l'activité. L'ionisation négative peut être obtenue artificiellement par lustre comprenant une infinité de pointes. Beaucoup d'affections seraient améliorées par ce traitement. Toutes les tuberculoses, les catarrhes respiratoires, névroses, rhumatismes, sénilité.

D'après le D^r *Bertrand*, on a signalé que le mal des montagnes ne survenait que dans certaines montagnes où l'air est chargé fortement d'ions positifs.

Le D^r *Gunzburg* a fait des expériences qui n'ont pas toujours confirmé les données sur l'ionisation négative, mais il estime qu'il y a là un vaste terrain d'études.

Il cite également le cas des habitants de pays granitiques qui seraient maigres, actifs, vifs et de pays calcaires, plus lents, plus lourds, plus calmes et se demande si l'ionisation n'interviendrait pas dans l'assimilation des races.

Le D^r *De Keyzer*, comme anthropologiste, ne partage pas cette manière de voir et croit que la question des races n'a rien à voir avec le terrain. Il cite le cas des pygmées du Congo et des Bantous qui vivent dans les mêmes régions et restent très différents tant comme mentalité que comme stature.

SEANCE DU 17 JUILLET 1937 (Après-midi).

Sous la présidence du professeur Gunzburg; secrétaire : D^r Wybauw.

La parole est donnée au D^r LOIR sur

L'utilité des cures de haute mer pour les convalescents et les surmenés.

Les bateaux qui conviennent le mieux, à son avis, sont les cargos de 5 à 6,000 tonnes ne naviguant pas trop vite. Il forme le vœu qu'une expérience belge soit faite avec cinq à six sur-

menés ou convalescents qui seraient examinés avant et après la cure par une commission officielle.

Le professeur Gunzburg remercie le D^r Loir de son intéressant rapport.

Le D^r De Keyzer a éprouvé lui-même l'efficacité de la cure par voyage au long cours. Il est tout à fait d'accord avec le D^r Loir pour dire que les croisières actuelles ne font que fatiguer un peu plus les participants; les escales sont très fatigantes, et à bord les obligations mondaines et nombreuses, soi-disant distractions, sont très lourdes. L'idéal est le cargo où l'on n'est pas soumis aux obligations mondaines, ou si l'on veut un peu plus de confort, les cargos mixtes.

Le professeur Gunzburg interroge le D^r Loir sur les saisons les plus favorables pour les cures marines.

D'après le D^r Loir, ces périodes ont été étudiées et on a édité les pilot charts divisant les territoires maritimes en petits carrés; pour chacun de ceux-ci sont indiqués le nombre de jours favorables. Il existe donc des études qu'il s'agit de suivre pour conseiller le moment le plus favorable qui est variable suivant le trajet suivi.

A propos du mal de mer, le D^r Bertrand estime que le sympathique doit être en cause.

Le D^r Loir estime qu'il y a également un état psychologique dont il faut tenir compte dans la genèse du mal de mer.

La parole est donnée au D^r BREES qui résume son rapport sur

25 ans d'émigration

et conclut à une très sérieuse amélioration dans l'organisation du transport des émigrants.

Commentant ce rapport, le D^r Loir rappelle ses souvenirs : en 1909, il assista au départ du « Caroline » qui transportait 945 émigrants serrés les uns contre les autres en trois étages superposés. Parlant alors de l'organisation actuelle au Havre, il cite le magnifique hôtel de 1,500 lits qui a été construit pour recevoir les émigrants, or actuellement, principalement à cause des quotas instaurés dans les pays d'immigration, le nombre d'émigrants n'atteint qu'une bonne centaine, d'où évidemment meilleurs conditions hygiéniques.

Le D^r Stiénon estime le nombre actuel d'émigrants passant par Anvers à 3,000, alors que en 1912 il atteignait le chiffre de 142,000.

Le professeur Gunzburg constate qu'il n'y a donc plus actuellement de surpopulation et que le nombre des hôtels d'émigrants a d'ailleurs notablement diminué.

Le professeur GUNZBURG commente alors son rapport sur les

Effets des bains de mer à la côte

et cite de nombreuses affections qui peuvent être améliorées par la cure des bains de mer. Ce rapport ne suscite pas de remarques.

Le D^r BRANDLIGT étant absent, le professeur Gunzburg se charge de lire son rapport sur

Le climat marin et les excès de culture physique.

La parole est ensuite donnée au D^r VAN LENNEP qui lit son rapport

Het geneskundig onderzoek des zeemannen.

Ce rapport se termine sur une note optimiste, estimant que dans les circonstances actuelles l'examen des marins est satisfaisant.

Le D^r *Debboudt* ne partage pas cet optimisme et estime qu'au point de vue tuberculose pulmonaire il y aurait lieu de faire systématiquement un examen radioscopique.

Le D^r *Van Breemen* demande au D^r Van Lennep pourquoi il est satisfait de l'examen actuel et ce qui permet de l'affirmer: à son avis l'examen auscultatoire est insuffisant, la radioscopie serait utile, et il y aurait lieu à contrôle lorsque le marin revient à son port d'attache.

Le D^r *De Keyzer* se demande si une T. P. s'aggrave en mer, si elle peut guérir en mer, elle est favorable et l'examen approfondi est inutile.

Le D^r *Debboudt* estime que ce qu'il faut surtout envisager c'est la contagiosité et non la curabilité.

Le D^r *Loir* ne croit pas que la T. P. puisse guérir en mer; cela peut se voir pour les officiers, mais certainement pas pour les matelots qui sont rarement sur le pont.

Le D^r *Van Breemen* demande quel est le pourcentage de marins refusé lors des visites; d'après le D^r Van Lennep et le D^r *Stiénon* ce pourcentage est minime.

Le D^r *Stiénon* explique que le personnel passe presque toujours devant le même médecin qui établit ainsi une sélection l'examen radioscopique est seulement fait pour les suspects Il cite le cas de plusieurs prétuberculeux qui ont été guéris.

Le professeur Gunzburg ne partage pas l'optimisme du D^r Van Lennep parce que ceux qui se présentent sont ceux qui se sentent suffisamment forts, mais au point de vue médical il se demande s'il n'y aurait pas lieu de soumettre les marins à un examen d'orientation professionnelle.

Le D^r De Keyzer estime qu'on ne doit pas aller trop vite, il ne faut qu'arriver à éviter la contagion et surveiller l'état de santé.

SEANCE DU 19 JUILLET 1937.

Lecture est donnée du rapport du D^r DE RUETTE qui confirme les données du rapport Stiénon et V. Lennep, mais il insiste sur les précautions à prendre au point de vue tuberculose. Le marin théoriquement jouit des avantages du grand air, mais en réalité son existence se passe dans des locaux malsains et mal aérés; ils insistent sur la nécessité de l'examen psychique et sur le rôle du médecin qui doit préparer le malade à sa tâche. Il croit aussi qu'il est important de soumettre les mousmes à un examen détaillé. Les conclusions de son rapport sont adoptées.

La section adopte ensuite les 3 vœux suivants qui seront soumis à l'assemblée générale.

Le président prononce la clôture des travaux en remerciant tous les assistants de leur collaboration et de leur grande courtoisie.

Le Secrétaire,
G. WYBAUW.

Wenschen

Vœux

I. — Le Congrès émet le vœu qu'à l'embauchage, il soit remis aux marins un tract rédigé en plusieurs langues outre la langue du port d'attache, exposant les dangers des maladies vénériennes et donnant les conseils indispensables pour les éviter et les traiter.

II. — Le Congrès émet le vœu que soit remis à tout marin au moment de l'embauchage un carnet médical contenant toutes les indications nécessaires quant aux maladies constatées et traitées chez lui.

Le carnet médical serait présenté par le marin malade à tout médecin consulté par lui dans les ports d'escale.

III. — Le Congrès a) émet le vœu que la thérapeutique par la haute mer soit davantage recommandée par le corps médical.

b) émet le vœu de voir instituer une expérience de démonstration de la cure en haute mer.

Cinq patients (anémiques ou surmenés) dont la formule leucocytaire et l'examen clinique seraient notés avant le départ et à leur retour d'une traversée de six semaines sur la côte occidentale d'Afrique.

IV. — Le Congrès émet le vœu que l'examen à l'embauchage soit très complet et suffisamment rémunéré et que la cage thoracique, le système nerveux et les organes des sens soient examinés à fond.

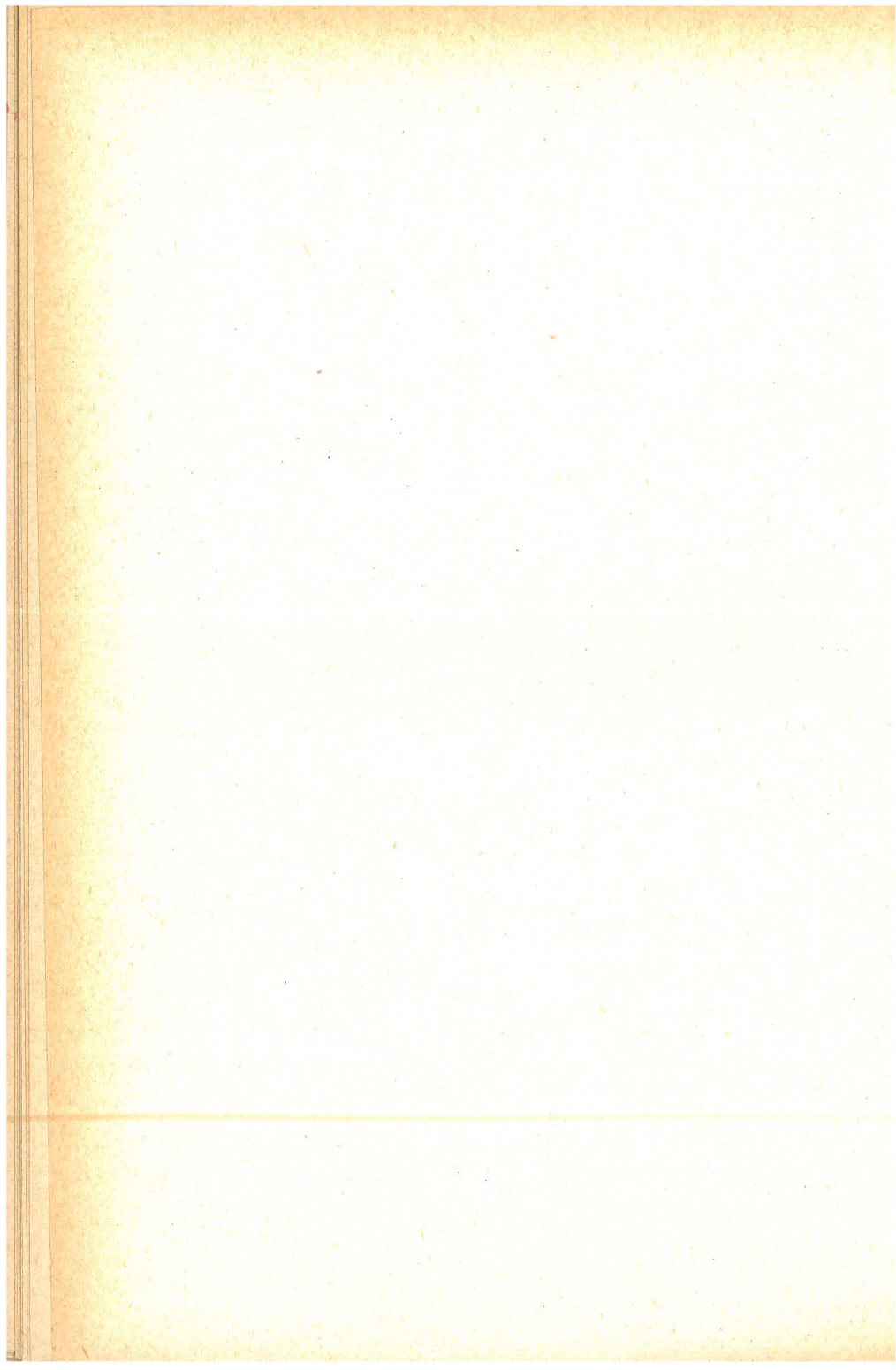
I. — Het Conges wenscht dat bij de keuring aan iedere zeeman een trakt zou afgeleverd worden in verschillende talen met inbegrip der plaatselijke taal om hun de gevaren der venerische ziekten te verklaren en raadgevingen bij te voegen aangaande het vermijden en behandelen dezer ziekten.

II. — Wenscht dat iedere zeeman drager zou zijn van een geneeskundig boekje bevattende opteekeningen van alle ziek-

ten door hem doorstaan. Dees boekje zou moeten door den zeeman voorgelegd worden telkens hij een dokter raadpleegt.

III. — Wenscht dat de therapie van de hooge zee meer aanbeveling zou vinden bij de geneesheeren. — Een proefneming zou moeten ingesteld worden waarbij vijf patienten — (bloedarme en zenuwoverladene) nauwkeurig onderzocht werden (bloed en klinisch onderzoek) vóór hun vertrek en bij de terugkeer van een zesweeksche reis langs de westkust van Afrika.

IV. — Wenscht dat het geneeskundig onderzoek van den zeeman zeer volledig zon zijn, en voldoende vergoed namelijk de borstorganen en het zenuwstelsel, zooals de zintuigen moeten zorgvuldig onderzocht worden.



ZEVENDE AFDEELING.

De Sporten en de Zee

BUREEL.

Voorzitter :

HH. BECKER, Voorzitter van de
« Royal Yacht Club de
Belgique », Antwerpen.

Ondervoorzitter :

VAN PARYS, Brussel.

Secretaris :

FRIDT, Brussel.

VERSLAGEN.

Verslag der Zittingen.

WENSCHEN.

SEPTIEME SECTION.

Les Sports et la Mer

BUREAU.

Président :

MM. BECKER, Président du
« Royal Yacht Club de
Belgique.

Vice-Président :

VAN PARYS, Bruxelles.

Secrétaire :

FRIDT, Bruxelles.

RAPPORTS.

Compte-rendu des séances.

VŒUX.

LES IDEES DE LEOPOLD II.

Influence du yachting sur la prospérité maritime en général.

Par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
membre de l'Académie de Marine.

Ceux d'entre nous qui vouent à la mer un culte fervent n'ont pas oublié Léopold II qui, trouvant la Belgique trop étriquée pour ses immenses dessins, ne cessa de parcourir les plus lointaines routes océanes.

Faut-il rappeler ici que celui qu'on surnomma si justement « le Géant » eut toujours une prédilection particulière pour le yachting sous toutes ses formes.

Lorsque, il y a trois quarts de siècle, des officiers de notre marine royale créèrent le Yacht Club d'Ostende (premier du nom, mais reconstitué beaucoup plus tard), le jeune fils du fondateur de notre Dynastie tint à se faire inscrire parmi les premiers adhérents. Il fut un des initiateurs des anciennes régates Douvres-Ostende. Plus tard, on le vit, avec empressement, donner son patronage au Royal Yacht Club et à la Société Royale Nautique d'Anvers. Pour Lui, la navigation de plaisance était inséparable de notre élargissement national. Lorsque, en 1903, Léopold II apprit que Frank Reis venait de donner à son propre yacht le nom de *Le Roi Léopold*, il écrivit à ce sportsman américain pour le remercier et lui dire qu'il entraînait dans ses intentions de se faire construire aux Etats-Unis un yacht similaire au *Meteor* de l'empereur Guillaume.

La disparition du Domaine de la Couronne fut sans doute la raison qui détermina l'abandon de ce royal projet.

Pourquoi Léopold II, dont notre expansion sur la mer reste l'idée qui domine un long et glorieux règne, négligea-t-il de faire flotter le pavillon belge sur la *Clémentine* et l'*Alberta*, les deux yachts à bord desquels, d'escales en escales, il se plaisait à affirmer sa forte personnalité ?

Certes, naviguer comme il le fit sous pavillon britannique, semble un acte entaché d'un certain illogisme. Mais, placé devant un délicat champ conjectural, il serait très hasardeux de répondre avec quelques précisions au point d'interrogation qui se pose ainsi.

« Vous êtes les meilleurs artisans de notre indispensable propagande maritime », disait un jour Léopold II au représentant d'un de nos clubs de yachting, qui avait fait un gros effort pour représenter à l'étranger le pavillon belge dans une importante compétition internationale.

Qu'il nous soit permis d'ajouter quelques commentaires aux paroles que le plus réaliste et le plus prescient des souverains prononçait en cette circonstance.

C'est une banalité de faire remarquer, après Léopold II, que la prospérité d'un pays peut se mesurer d'après le développement de sa marine de commerce. Il est presque inutile de souligner avec lui qu'une grande flotte commerciale implique d'importants échanges avec les pays voisins et que ces échanges eux-mêmes prouvent d'une part, la richesse du pays en productions personnelles ou coloniales, d'autre part les besoins de ces pays en productions étrangères nécessaires à l'alimentation de ses habitants et à celle des industries multiples qui assureront une exportation ultérieure.

L'existence seule d'une flotte de commerce importante implique la prospérité de l'industrie métallurgique, l'esprit d'initiative de tout un pays, l'abondance des capitaux.

Dans la puissance maritime, il faut comprendre la pêche petite et grande, puisque cette industrie fait vivre les populations côtières et qu'elle est pour un pays, grâce au courage et à l'énergie de ces populations, une pépinière merveilleuse d'hommes dans toute l'acception du mot.

La flotte de commerce et la flotte de pêche représentant donc, avec celle de guerre, la puissance maritime d'un pays, il serait injuste de ne pas y faire entrer la flotte des yachts.

En affirmant l'influence du yachting sur le développement de la puissance maritime d'un pays, il semble que l'on intervertit l'ordre naturel des facteurs et qu'il faudrait plutôt traiter de l'influence de la puissance maritime d'un pays sur le développement du yachting.

Si nous nous reportons dans l'histoire, il sera facile de démontrer que certains pays ont couvert les mers de leurs puissantes flottes, alors que les yachts n'existaient pour ainsi dire pas. Bien que Elisabeth, reine d'Angleterre, pour donner à ses sujets le goût des choses de la mer, prit l'initiative de faire construire le premier yacht dont les annales de ce pays

font mention et que ce fait exerça une énorme influence sur le développement de la marine britannique, il serait très hasardeux de chercher à prouver que le yachting est le point de départ de la puissance dont nous parlons.

Certes, nous n'entendons nullement prouver que la prospérité du yachting découle du *sea power* en question. Nous voulons simplement montrer que ce sport, j'aimerais mieux dire que cet art, a une influence des plus salutaires, des plus évidentes et des plus indéniables sur la puissance maritime.

L'influence dont nous parlons se fait sentir sur toutes les parties constituantes de cette puissance: marine de commerce, marine de pêche, marine de guerre, non seulement par les effets produits forcément sur l'ensemble grâce aux progrès de l'une d'elles, mais encore sur chacune prise individuellement.

Nous ne voulons, pour soutenir notre affirmation dans ce qu'elle a de plus général, que prendre un exemple. : Lorsqu'il y a une quarantaine d'années, l'ex-Kaiser se fut rendu compte que son pays ne deviendrait véritablement un des premiers du monde qu'à condition de posséder une puissante marine de commerce d'abord, de guerre ensuite, permettant naturellement le développement d'un empire colonial, que fit-il ?

Tout en favorisant la construction des navires, en facilitant le commerce par tous les procédés, en créant des écoles de pêche et des navires-écoles qui dans la suite devinrent des modèles de genre, tout en prouvant la nécessité d'une flotte de guerre, il promouvait d'une façon toute spéciale le yachting, construisant pour lui-même des yachts de course, faisant courir des régates, donnant des prix, mettant ce sport à la mode, obligeant ainsi tous les fortunés de l'Empire à le suivre dans cette voie.

C'est que l'ex-empereur avait compris toute l'importance que peut avoir le développement de ce goût. Les Belges qui, à plusieurs reprises, furent jadis aux régates de Kiel savent si les résultats lui donnèrent grandement raison ! Notre bien aimé Albert I^{er}, entraîné par l'exemple, n'alla-t-il pas jusqu'à imiter nos yachtsmen anversoïses en envoyant, à son tour, aux célèbres régates impériales le *Flandria*. Et ce dernier, battant ses propres couleurs, figura dans la Sonder Klasse.

L'influence du yachting se fait sentir sur la puissance maritime en général et sur chacune de ses parties constituantes en particulier. Par les tableaux de tonnage, schématisant les différentes marines des grandes nations, au cours de ces quarante dernières années, il serait facile de montrer qu'il existe un véritable parallélisme entre les courbes de la flotte de yachts et celle des autres flottes. Mais nous voulons surtout envisager la raison même des choses.

Une des grandes causes de l'importance du yachting, c'est son action sur l'individu même qui participe à ce sport, influence qui en s'étendant finit par créer l'opinion publique. Est-il besoin de la vanter et d'insister sur la puissance de cette dernière en ce qui concerne particulièrement la marine ?

Lorsque l'Angleterre voulut augmenter sa flotte, elle s'adressa à l'opinion publique et créa la « Navy League ». A son tour, l'ex-Kaiser tint la « Flottenverein » sur les fonds baptismaux. Il la soutint avec tant d'ardeur, l'organisa sur des bases si solides et si intelligentes qu'en quelques mois elle prospéra d'une façon étonnante. L'opinion publique y voulant une marine, l'Allemagne devint bientôt la grande puissance commerciale que nous connaissions au moment de la guerre mondiale.

A sa suite, la France comprit également l'importance du problème et une Ligue Maritime, devenue dans la suite coloniale également, fut fondée. Il suffit de parcourir la liste des adhérents de cet organisme fort développé, pour s'assurer que, comme dans les ligues italienne, espagnole et polonaise, tous les yachtsmen en font partie. Nous ne parlerons pas de la « Ligue Maritime Belge » qui fut en grande partie l'œuvre des deux yachtsmen anversois, MM. Nyssens et Vander Cruyse.



Il suffit d'avoir mis le pied sur un bateau qui est le vôtre pour que, la plupart du temps, on appartienne désormais, corps et âme, à la cause de la marine. Le bateau est aussi attirant que la mer elle-même. Si la mer est une maîtresse, le yacht aussi en est une, et les Anglais ont eu — inconsciemment — mille fois raison en accordant au bateau le genre féminin.

Parmi les yachtsmen il y a, aussi bien le passionné atteint d'une véritable menomanie, que le peu convaincu possédant

un yacht par chic, pour faire comme les autres. Mais peu importe, l'un et l'autre, passionné ou snob, bien qu'animés de sentiments différents, agiront néanmoins dans le même sens. Et leurs efforts sincères, dans les deux cas, tendront vers le même but.

C'est une suggestion telle que même les navigateurs d'eau douce se trouveront atteints de cette bienfaisante manie. Parmi la centaine d'élèves qui suivent actuellement les cours de yachting organisés à Bruxelles par la « Ligue Maritime Belge », ne s'en trouvent-ils pas venant de... Waterloo et de Gembloux ?

La vie en mer, dans l'intimité absolue de la nature dans ce qu'elle a de plus parfait, le contact des braves garçons, courageux, simples et dévoués qui composent les équipages, ennoblit les cœurs, assainit les esprits, force à la réflexion, oblige à aimer et à admirer cette autre face du monde et de la vie ignorée jusqu'alors.

En outre, le yachting est contagieux. On fait du prosélytisme, on entraîne sa famille, ses amis, et beaucoup, ainsi accidentellement attirés, deviennent les plus fervents.

Les grands clippers américains qui jadis étonnèrent le monde par la brièveté de leurs traversées prouvent assez de quelle utilité l'étude des formes (qui ne peut véritablement être poussée à bout que sur des yachts) pourrait être pour la marine de commerce, où la vitesse constitue un facteur si important. Il n'est d'ailleurs que juste de noter que c'est en Amérique, bien plus que dans n'importe quel pays, que la construction utilitaire a profité des notions acquises, expérimentalement et pratiquement, par le yachting.

Même maintenant, où la vapeur a, au point de vue commercial, détrôné complètement la voile, on trouve encore en Amérique certains bateaux-pilotes, aux formes fines, calquées sur des yachts, et qui font honneur à ceux-ci. Enfin, nous nous sommes laissé dire que les plans du *Rainbow*, gagnant de la coupe America, furent jadis l'objet d'études attentives de plusieurs chantiers spécialisés dans la construction des paquebots. Leurs ingénieurs avaient en effet la certitude d'y trouver des précieuses indications pour certaines conceptions futures, basées sur les exigences croissantes des actuels lévriers de la mer.

LA CONSTRUCTION DES YACHTS POUR L'ETRANGER.

Par M. Pauwaert,
Directeur de la revue « Wandelaer et sur l'Eau ».

Le contact journalier avec les choses du yachting international, la lecture des revues de yachting anglaises, hollandaises, allemandes, françaises, américaines, etc. m'ont souvent amené à poser une question à laquelle je n'ai pas encore trouvé de réponse satisfaisante.

« Pourquoi les chantiers belges ne construisent-ils pas de yachts pour l'étranger ? »

Je songe en me demandant cela, à ce qui se fait en Angleterre, en Allemagne, et surtout en Hollande.

Il ne se passe pas de semaine sans qu'on ne lise dans une de ces revues la description — avec plans et photos à l'appui — de l'un ou l'autre grand yacht construit pour l'étranger ou pour un yachtsman du pays.

Voyons d'abord l'ANGLETERRE. Les grands chantiers du sud, de la côte est, et de la Clyde construisent maintenant à tour de bras des yachts à moteur Diesel. Ce sont des unités de plusieurs centaines de tonnes. Cette année encore deux formidables unités ont été construites. Ces navires — car de tels yachts sont des navires au même titre que nos trawlers — sont remarquables par leur achèvement, leur luxe, leur confort, leurs qualités nautiques, leur groupe propulsif. Ils se suivent maintenant à une cadence rapide, mais en général, ils sont destinés aux yachtsmen anglais et assez rarement à un français, un américain du Sud, un prince de l'Inde. Ce sont des yachts à moteur, en acier évidemment, tout à fait modernes.

En ALLEMAGNE. On y a construit quelques très grands yachts (2,000 à 4,000 T.) pour l'Amérique. On y construit pas mal de voiliers de 10 à 25 m., et je ne mentionnerai qu'une construction d'une série de douze voiliers identiques (18 m.) pour l'Argentine.

En HOLLANDE. C'est le grand fournisseur international au point de vue construction **pour l'étranger**. La Hollande

dépasse à elle seule tous les autres pays réunis et on ne compte plus les yachts à moteur et à voile construits pour des yachtsmen anglais, allemands, belges, français et autres. En parlant de la construction hollandaise, je résumerai d'un coup toute l'activité chez nos voisins. Mais d'abord une constatation qui ne manquera pas de vous frapper !

La FRANCE, malgré toutes ses ressources, ne construit pas de yachts pour l'étranger. Je veux dire qu'il n'y a là aucune industrie pareille et j'ignore les rares constructions de quelques petites unités de course qui sont livrées à l'étranger. Au contraire, je vous rappelle l'achat en Finlande de 50 petits voiliers monotypes destinés au Cercle Nautique de Chatou. Je les y ai vus. Ils sont en bois coulé (presdwood) et sont fort beaux.

Revenons donc à ce qui se passe surtout en Hollande. Il n'est pas possible de dire exactement quelle est l'importance de la construction. Il n'existe pas de statistique ou tout au moins on ne la publie pas comme cela se fait pour la grosse construction. Mais on peut, sans aucune crainte d'exagération, dire que du 1^{er} janvier au 31 décembre, 2,000 à 3,000 ouvriers sont employés par les chantiers de yachts rien que pour la construction proprement dite. Ajoutez à cela la main-d'œuvre dans les ateliers, les fonderies, les usines, etc. et vous vous rendrez compte qu'il s'agit ici d'une véritable industrie qui, pour ne pas être aussi importante que d'autres, n'en est pas moins digne d'intérêt.

Que les Hollandais construisent pas mal de yachts pour leurs yachtsmen nationaux, cela n'a rien d'étonnant. Mais qu'ils en fassent un grand nombre pour l'étranger, voilà qui est plus remarquable.

Que construisent-ils ? Des yachts à moteur de 10 à 30 mètres, des voiliers de 8 à 20 mètres. De mémoire, je vais citer quelques constructions récentes (1936-1937) :

Pour l'Espagne du Sud. un grand yacht à moteur, valeur : 600,000 fr.

Pour la France, un yacht à moteur de 25 m., valeur : 500,000 fr.

Pour l'Angleterre, dix, douze yachts à moteur de 20 à 30 m., valeur moyenne : 300,000 fr.

Pour la France, encore un beau voilier de 25 m., valeur : 350,000 fr.

Ces chiffres sont évidemment approximatifs.

Pour la Belgique ?

1°	Un	cruiser	de	10 m.	Valeur :	90,000 fr.
2°	»	»		15 m.	»	150,000 fr.
3°	»	»		18 m.	»	225,000 fr.
4°	»	»		15 m.	»	180,000 fr.
5°	»	»		10 m.	»	100,000 fr.
6°	»	»		15 m.	»	150,000 fr.

etc., etc. Cela se chiffre par des millions de francs. Il serait intéressant de faire la statistique exacte. Nous serions alors étonnés de voir la somme que cela représente. Ceci ne sont que des constructions tout à fait récentes. J'estime à cent le nombre de yachts grands et petits construits en Hollande pour la Belgique ces 15 dernières années.

Pour couronner leur travail, les Hollandais ont construit en 1936 un yacht d'une cinquantaine de mètres pour le Shah d'Iran. Une unité extrêmement luxueuse qui a dû coûter plusieurs millions. Non seulement il y a eu le yacht, mais il y eut aussi une cale-sèche flottante spéciale, destinée à recevoir le yacht. Ajoutez à cela le voyage d'Amsterdam à la mer Caspienne, par la Baltique et en traversant toute la Russie. Je ne crois pas me tromper en évaluant à dix millions de nos francs le coût total de toute cette entreprise.

Donc la Hollande construit des yachts pour le monde entier, et la Belgique est un des bons clients. En outre, nous achetons en Hollande beaucoup de yachts d'occasion. Chaque achat signifie :

1° manque à construire chez nous;

2° nouvelle construction en Hollande.

Or, pourquoi la Belgique n'entre-t-elle pas dans cette ronde internationale ? Car, en exceptant quelques rares petits voiliers d'une valeur maximum de 25,000 fr. pièce, la Belgique n'a construit depuis la guerre aucun yacht important **pour l'étranger**. Ceux qui ont été vendus à l'étranger ont presque toujours été remplacés par d'autres yachts achetés à l'étranger. Pourquoi ? Simplement parce que dans ce domaine nous manquons d'initiative. Rien, absolument rien d'autre. La chose est facile à prouver.

1° Avons-nous des chantiers capables de construire de bons et grands yachts ? Oui. Un chantier qui construit un « Prince Baudouin » peut construire et livrer un « Shahsevar » (c'est le nom du yacht livré en mer Caspienne). Et d'autres chantiers belges peuvent en faire autant. Ils sont équipés pour le faire, et leur travail peut être comparé favorablement à celui des meilleurs chantiers étrangers. La place me manque

pour développer ce point de vue. Mais personne n'osera prétendre que nous n'avons pas les ingénieurs, les architectes, les dessinateurs, les artistes, les ensembliers, les artisans, les ouvriers qui valent ceux de nos voisins.

J'admets cependant qu'il leur faudrait à tous se parfaire dans le domaine du yachting qui est un peu spécial, mais ce n'est là qu'une question d'entraînement et je prétends qu'un architecte naval belge qui se spécialiserait dans ce domaine occuperait rapidement une grande place dans le domaine du yachting international.

2° Avons-nous la matière première ? Oui. Et même plus et mieux que nos voisins du Nord. Nous avons nos aciéries. Nous construisons des moteurs marins. Nous avons du bois. Nous avons tant et plus que les autres, et ce ne sont que de rares instruments de navigation et autres que nous devons acheter à l'étranger. Mais les Hollandais aussi.

Alors que faut-il faire ? Nous réveiller aux réalités de la situation. Il est facile de dire cela, mais j'indique maintenant ce qu'il y a lieu de faire.

A) Organiser tous les deux ans un salon nautique international à Bruxelles ou Anvers. Commencer en 1939. Dès maintenant avertir tous les chantiers, tous les architectes. Leur dire : « Nous comptons sur vous pour 1939. Soyez prêts. » Avertir les yachtsmen. Leur dire : « Ceux d'entre vous qui comptez faire construire, soyez prêts pour telle date en 1939. Qu'on montre à ce salon des yachts en bois et en acier, petits et grands. Liège me paraît tout indiqué pour une exposition en 1939.

B) Dans nos universités et écoles d'études supérieures où l'on enseigne la construction navale, développer une branche « yachting ». Il y a en Belgique deux, trois hommes capables de se charger d'un tel cours.

C) Dans la presse spécialisée — et je l'ai fait depuis des années — parler de notre construction et publier des plans de yachts dessinés et construits en Belgique.

D) Ouvrir les yeux de nos constructeurs. Je pourrais vous raconter des choses très pénibles à ce sujet et vous dire comment la Belgique a perdu des commandes étrangères très importantes.

Cette note est pessimiste. Cependant je dois dire, et je le dis avec fierté, qu'il y a en Belgique quelques hommes qui voient clair et loin, et ce n'est donc pas pour eux que j'ai rédigé ce rapport. Ils comprennent, eux, et ils osent. Je ne

citerai qu'un seul cas. La Marine a confié à un chantier belge une grosse et belle construction très délicate d'un genre de travail qui, il y a quelques années encore nous eut paru impossible à exécuter ici. Honneur à ceux qui ont osé prendre cette initiative, à ceux qui se sont attelés à cette construction. Voilà l'exemple donné en haut lieu. Ce n'est que le premier pas d'une marche qui peut devenir triomphale. Cela ne tient qu'à nous.

Dans ce domaine, il suffit de vouloir. Si nous n'avons pas encore fait grand'chose — et j'excepte toujours les trop rares initiatives qui existent réellement, et qu'il ne m'appartient pas de nommer ici, — c'est simplement parce que nous dormons, non pas sur nos lauriers puisque nous ne les avons pas encore conquis, mais du sommeil de ceux qui ignorent que Dame Fortune passe à côté d'eux incessamment.

QUELQUES SUGGESTIONS POUR FAVORISER LE YACHTING EN BELGIQUE.

Par A. FRIDT,
Membre du R.Y.C.B. et du B.R.Y.C.

La pratique du yachting à voile et à moteur, qui prend actuellement une grande extension, semblait jadis, être l'apanage d'une petite catégorie de privilégiés. On le considère à tort de nos jours comme exclusivement réservé à des gens fortunés. C'est une des raisons pour lesquelles le yachting en Belgique a été si peu soutenu par les autorités locales et gouvernementales. Il est néanmoins en passe de se développer de telle sorte, que s'il n'est pas encore un sport national comme en Suède ou en Hollande, il commence à intresser de nombreux Belges par son charme, ses avantages et son utilité sportive, culturelle et même économique.

Pendant des années, le Belge s'est désintéressé de l'eau et de la mer. Son développement maritime au point de vue économique est resté de ce fait sensiblement inférieur à celui de ses voisins. Intensifier la pratique du yachting ne pourrait que ranimer un intérêt qui n'aurait jamais dû se démentir. C'est une grande lacune de l'administration et de l'enseignement que d'avoir négligé cette propagande. L'Administration de la Marine l'a enfin compris et tente actuellement d'encourager par divers moyens les sports à voile et à moteur, l'aviron et le kajak.

Pourquoi le yachting à voile et à moteur n'a-t-il pas intéressé les masses ?

Non pas parce qu'il est inabordable, mais parce que des sottises préventions ont fait force de loi pendant des années et parce qu'aucune propagande ou encouragement n'a été fait auprès de la jeunesse, dans les écoles, dans les universités ou ailleurs.

Comparée à l'Angleterre, la Scandinavie, la Hollande et l'Allemagne, la place que l'on réserve encore de nos jours au sport en général et aux sports nautiques en particulier, dans nos écoles et universités, est manifestement insuffisante. Il est profondément regrettable pour l'amélioration de la race que l'esprit de nos corps enseignants soit aussi rétrograde.

Nous avons en Belgique des eaux propices, des moyens suffisants et l'on ne peut dénier l'engouement qui s'est manifesté spontanément ces dernières années parmi la jeunesse pour les sports nautiques qui comprennent, outre le yachting proprement dit, l'aviron, le kajak et la natation. L'aviron est celui d'entre les sports nautiques qui a été le plus populaire et le plus soutenu par les autorités et la presse. Quelques victoires internationales, comme celle du mémorable succès à Henly en 1907 ont intéressé le grand public.

Le kajak est un sport nouveau de tourisme qui se développe depuis quelque temps seulement. C'est la bicyclette de l'eau. Il est appelé à un grand avenir si les autorités et les clubs le Touring Club et l'Office du Tourisme unissent leurs efforts pour en favoriser la pratique.

La natation enfin, que tout Belge des deux sexes pratique actuellement, familiarise l'individu avec l'eau. La création de nombreuses piscines encourage la natation et est la cause de sa popularité.

Cela prouve indubitablement que les moyens créent la fonction et en assurent réciproquement le succès, comme la route a créé le tourisme. Il appartient donc aux autorités de prendre des initiatives pour en faire autant pour le yachting, l'aviron et le kajak. Nous démontrerons plus loin qu'elles serviront ainsi l'intérêt général et le développement maritime et économique du pays ainsi que la santé publique. Elles doivent s'appuyer toutefois sur les organisations existantes — Fédérations et Clubs — qui, eux aussi, devraient faire un effort de coopération et d'organisation.

1^{er} vœu.

A ce propos, j'exprimerai un premier vœu que les diverses fédérations patronnant les sports nautiques tentent de se grouper en une fédération unique ou créent seulement un comité conjuguant les efforts suivant une ligne de conduite homogène.

2^e vœu.

Les fédérations pourront de leur côté donner des avis et des directives à l'Administration de la Marine et au Ministère de la Santé pour que ceux-ci encouragent davantage les sports nautiques :

a) en accordant des subsides aux clubs ou à la fédération

pour l'achat d'unités-types favorisant l'entraînement des jeunes. Nous indiquons les yachts de croisière et les stars achetés par la Marine en Allemagne et en Hollande, réservés aux fils d'officiers de Marine ou à des jeunes sélectionnés par les clubs;

b) en favorisant le tourisme nautique par l'établissement de cartes touristiques popularisant les randonnées pour kajak ou canoés; en facilitant le passage aux écluses, en réservant des terrains de camping, en amenant de l'eau potable, etc., etc.;

c) le premier soin de l'Administration de la Marine devrait être celui de créer ou d'aider à réaliser la construction, l'aménagement et l'amélioration des ports de yachts et des ancrages à Anvers, Bruxelles, Ostende, Gand; des terrains pour les hangars, etc. Les installations actuelles sont manifestement insuffisantes et sont la cause principale, par suite des difficultés d'ancrage, de ce que beaucoup de yachtmen reculent devant l'acquisition d'un bateau.

Les installations de la plupart de nos clubs sont vétustes. Quelques efforts louables ont été faits pour améliorer les locaux de réunion comme ceux de B.R.Y.C.; toutefois, les vestiaires, les hangars pour héberger les embarcations, sécher les voiles, nettoyer et caréner sont plus que médiocres. Un grand effort financier devrait être fait pour rendre tout cela conforme aux besoins du jour et au niveau de ce qui se fait à l'étranger. Cet effort financier on ne peut l'attendre raisonnablement et avec assez d'efficience uniquement de la part des membres des clubs.

3^e vœu.

Nous formons ainsi un troisième vœu, le plus important, sans nul doute, celui que l'Administration de la Marine et le Ministère de la Santé contribuent financièrement, par des prêts ou par tout autre moyen à convenir, à la création de bassins de yachts, dont Anvers et Ostende ont un besoin tout particulier, et à l'amélioration des installations existantes.

Le geste a été fait par le Ministère de la Santé et les Administrations communales pour la construction de piscines. Il doit être étendu aux clubs de yachting, d'aviron et de kajak.

Nous apprenons avec infiniment de satisfaction qu'un grand progrès est sur le point d'être réalisé pour les deux clubs d'Anvers. L'Administration de la Marine a eu la bienveillance de créer une zone neutre sur la rive gauche exclusivement

réservée à l'anchrage des yachts et dont la navigation marchande devra s'écarter.

C'est quelque chose dont nous remercions d'avance ceux à qui nous le devons. Cette mesure n'est toutefois pas suffisante et ne peut être que transitoire. Les Anversois espèrent obtenir sous peu un véritable port de yachts. Les projet de M. H. van Cuyck d'un port de yakts au Noordkasteel ou, à défaut, le creusmeent d'un bassin à flot sur la rive gauche, ou même l'élargissement et l'approfondissement des criques naturelles au bord del'Escaut comme celle à côté de R.Y.C.B., ou bien encore quelques quais réservés dans les bassins Bonaparte et au Sud seraient autant de solutions indispensables et urgentes à apporter avec l'appui des Administrations.

Le Zoute, devenu la première plage de Belgique, devrait avoir un port de refuge de yachts, au Zwijn. A défaut, on devrait obtenir de la Société du Canal et Installations de Bruges des emplacements aménagés et réservés à l'intérieur des écluses, à Zeebrugge, avec eau potable, voies d'accès, etc.

A Ostende, notre premier port côtier, ayant toujours la faveur des yachtmen et le prestige à l'étranger de son ancienne splendeur, devrait avoir des installations à proximité de la digue et du centre; l'aménagement du bassin aux crevettiers, à la hauteur de l'ancien phare s'indique tout naturellement pour des yachts, depuis l'extension du port de pêche. Les bassins de la vieille gare sont trop salissants et les emplacements actuels du Yacht Club sont trop éloignés.

Après l'organisation du tourisme et des installations, les autorités devraient encourager encore davantage les compétitions par des dons pour l'organisation des régates, par l'attribution de diplômes, de médailles, de souvenirs, etc. Elles devraient patronner et faciliter les participations aux régates à l'étranger, mais subordonner d'autre part son appui à la condition que les fédérations sélectionnent avec soin des équipes et qu'un droit de veto soit même laissé à l'Administration si le choix ne présente pas toutes les garanties de succès. On pourrait également obliger les amateurs désirant défendre les couleurs belges à l'étranger, d'obtenir au préalable une autorisation de leurs fédérations.

Il est en effet préjudiciable à la réputation sportive d'un pays que n'importe qui puisse, de son propre gré, s'inscrire à ses régates à l'étranger même s'il n'est pas qualifié et si son matériel n'est pas en ordre. Cela engage l'honneur du pavillon et une mauvaise prestation ne peut que produire un mauvais

effet. C'est à la Fédération de juger si un candidat présente toutes les garanties de succès, si ses équipiers sont suffisants, etc. Des pays voisins l'ont compris depuis longtemps.

Mais avant d'avoir des équipiers, barreurs et sportmen capables de figurer dans des compétitions, il faut provoquer une large participation des jeunes au tourisme, ce qui permettrait une sélection plus aisée dans l'avenir et contribuerait ainsi à rendre ce sport national et populaire comme ailleurs.

On entend fréquemment parmi les objections d'ordre moral, que les parents estiment les sports nautiques comme dangereux. Depuis que l'auto crée en week-end des accidents nombreux, que l'aviation devient de pratique courante, le yachting ne peut plus être considéré comme tel. Si la pratique sur les fleuves à courant demande quelque aptitude, le yachting serait encore bien moins dangereux si les autorités favorisaient l'accès des eaux intérieures, telles que le lac de Virelles à Chimay, le barrage de la Gileppe, le lac d'Hofstade, les sablières en Campine dont une stupide réglementation contraire l'accès.

Que peut encore faire le Gouvernement et les autorités locales pour encourager les sports de l'eau ?

Je l'énoncerai brièvement :

1. Meilleures informations de presse et communiqués sportifs.
2. Aide financière aux publications nautiques telles que « Wandelaer » et « Sur l'Eau » qui fait l'admiration de l'étranger et mérite d'être soutenue;
3. Participation de l'I.N.R. français et flamand dans la propagande par l'annonce des régates et leurs commentaires relatifs aux sports;
4. Propagande nautique plus intense dans les écoles et universités;
5. Favoriser les compétitions scolaires interclubs et inter-villes;
6. Création de cours et d'un brevet de matelotage pour des équipiers rémunérés à la disposition des yachtmen.

Actuellement le problème de l'entretien du yacht et de son équipement est contrarié par les frais considérables que représente le batelier. La plupart des yachtmen s'en passent et sont dans l'obligation de négliger leur bateau ou hésitent à se faire construire une embarcation de prix. Ceux qui peuvent se permettre un homme d'équipage sont maintes fois découragés et déçus de la pratique à cause du choix restreint

et la médiocrité du personnel disponible. Il serait utile d'étudier l'organisation d'écoles et de cours de matelotage avec diplôme, créés en Allemagne dans les clubs où les membres trouvent une main-d'œuvre qualifiée abondante et diplômée pour accompagner à peu de frais les propriétaires;

7. Les écoles de la marine d'Ostende et d'Anvers pourraient dresser une liste sélectionnée parmi les élèves disposés et aptes à accompagner les propriétaires des yachts. Cela permettrait à ces jeunes gens des exercices pratiques et donnerait aux amateurs une aide utile et précieuse sur des questions techniques et théoriques qui leur faciliterait la grande navigation.

Ces listes pourraient être affichées chaque semaine aux divers clubs à l'usage des amateurs. Je connais beaucoup d'amateurs qui n'osent pas s'aventurer au delà des eaux intérieures de Belgique et de Zélande et que tenteraient des voyages plus lointains s'ils n'étaient pas tenus à s'aventurer seuls.

Après ces quelques suggestions pratiques, examinons quel intérêt réel le Gouvernement peut avoir à patronner ainsi que nous le demandons l'extension du yachting à voile, à rame et à moteur.

Tout d'abord l'amélioration de la santé et de la race :

1. à la formation d'éléments capables, endurants, s'intéressant à la navigation, à la vie maritime et subsidiairement à même de s'intéresser à la marine marchande et ses industries complémentaires;

2. au développement de notre renom maritime à l'étranger qui favorise le commerce national;

3. à la création et au développement de chantiers de construction de yachts et embarcations utilisant la main-d'œuvre nationale et permettant de se perfectionner pour favoriser la fabrication pour l'exportation. La création et le développement d'un tas d'industries subsidiaires se rattachant à l'achèvement des bateaux, des greements et à l'entretien, telles que câbleries, ficelleries, voiliers, fabricants de toile, divers accessoires de yachts, ébénisteries, menuiseries, etc., etc.

En prenant la Hollande en exemple, il existe une demi-douzaine de chantiers utilisant chacun entre 60 et 120 hommes, sans parler de tous ceux occupés dans les industries connexes.

En marge de ces chantiers, il y a un élément moral d'une importance capitale qui peut puissamment contribuer à la popularité du yachting. C'est la participation de la Famille

Royale au yachting, Léopold II, suivant en cela l'exemple de l'ex-Kaiser, le roi d'Angleterre, l'ex-roi Alphonse XIII, l'actuel roi du Danemark, le président Roosevelt et le prince Olaff de Norvège ont payé d'exemple et entraîné de nombreux compatriotes à s'intéresser au yachting. Les milieux du yachting belge ont beaucoup déploré que l'exemple du roi Léopold II et du prince Albert n'ait pas été suivi après la guerre par notre Roi actuel et le prince Charles. Espérons qu'avec la popularité grandissante du sport nos Princes auront l'occasion dans un avenir rapproché de s'intéresser au yachting.

C'est par ce vœu national que je termine cet exposé, celui de les voir bientôt sur nos eaux montrer partout le pavillon royal. Il rendra le Belge davantage conscient de ce qu'une grande part de son avenir et de sa prospérité est sur l'eau.

LE DEVELOPPEMENT DU SPORT DE L'AVIRON DANS LE CADRE DE L'ORGANISATION NATIONALE DES SPORTS.

Par A. SPREUX,

Président de la Fédération Royale Belge des Sociétés d'Aviron.

La Fédération d'Aviron groupe 20 sociétés comprenant 2,800 membres actifs, honoraires et supporters. La Belgique est un pays sillonné de jolies rivières et de nombreux canaux. Un point important qui retient immédiatement l'attention est celui de la pollution des eaux. De nombreuses régions sont soustraites à toute activité nautique sportive du fait de la saleté repoussante des eaux.

Un gros effort doit être fait dans ce domaine tant pour obtenir l'assainissement des eaux déjà polluées que pour lutter contre la pollution des parties non encore contaminées.

Nous ne saurions assez lutter pour obtenir le vote de lois protectrices qui obligerait les villes et les industriels à rendre aux ruisseaux et aux rivières des eaux épurées. Par voie de conséquences, nos voisins du Sud seraient contraints d'épurer également les eaux qui nous viennent de leur territoire.

Si la Fédération d'Aviron ne compte pas plus de sociétés nautiques, il faut en trouver la cause dans le coût élevé des installations et des embarcations ainsi que dans le manque de soutien accordé aux jeunes sociétés.

Au point de vue économique, le capital immobilisé par les sociétés d'aviron en immeubles et en matériel de sport, représente plus de 5 millions de francs. Le total de leurs budgets s'est élevé en 1935 au delà de 680,000 francs. Si l'on fait abstraction d'une somme d'environ 100,000 francs affectée à des achats d'embarcations à l'étranger, embarcation que l'on ne construit pas en Belgique, le solde retourne intégralement dans l'économie générale du pays et permet de donner de l'occupation à de nombreux travailleurs.

Les dévaluations successives de notre monnaie ont jeté une profonde perturbation dans les finances des sociétés nautiques. Avant la guerre, la cotisation moyenne de membres était estimée à 50 francs, le nombre d'adhérents s'approchait de 2,000

et le budget total pour toutes les sociétés s'élevait en recettes à environ 100,000 francs, soit 1,000,000 de nos francs. Mais de ce temps, les charges étaient moins lourdes, les sociétés étaient prospères, leurs budgets étaient équilibrés et les réserves permettaient l'amortissement et l'achat de matériel neuf. Actuellement, une cotisation de 200 francs est le maximum qui peut être demandé. Si l'on considère que les 2,800 membres ont acquitté une cotisation moyenne de 200 francs en 1935, la recette totale s'est élevée à environ 560,000 francs. Les sociétés ont donc clôturé l'année 1935, par un déficit. Elles n'ont pas pu amortir leur matériel et ont dû recourir à l'emprunt ou à des mécènes pour combler les déficits ou acheter du matériel.

Le prix des embarcations de course a atteint quatorze fois la valeur d'avant-guerre et actuellement, remplacé un aviron cassé au prix de 300 francs devient un luxe inabordable pour certains clubs. Comme conséquence, depuis dix ans, plusieurs sociétés sont en léthargie, comme l'Antwerp R. C. — Le Sport Nautique de Louvain — Le Sport de Malines — Mons — etc.

Les sociétés vivent actuellement dans le souci de garder leur patrimoine. La responsabilité des dirigeants est grande, car ils doivent transmettre à leurs successeurs ce qu'ils ont recueilli de leurs prédécesseurs au risque de disparaître. Malgré tout, confiant dans la sagacité de ceux qui se dévouent journellement, il faut envisager l'avenir avec l'espoir d'une amélioration. Il faut maintenir ce qui existe malgré tout; il faut surtout sauver le sport de l'aviron en encourageant le recrutement et la formation de jeunes rameurs. Telle sera la tâche de la Fédération.

Le sport de l'aviron est un sport idéalement sain et fortifiant qui soumet les jeunes gens à un entraînement rationnel, régulier et progressif, joignant harmonieusement à l'effort physique, l'intelligence et la volonté, développant l'altruisme, l'esprit d'équipe et de camaraderie. Il n'est pas nécessaire d'écrire de longues phrases dans ce rapport pour mettre en relief la valeur de la pratique de l'aviron au point de vue de l'éducation physique : il est considéré à juste titre comme le sport complet par excellence, et pour cette raison, il doit être encouragé, propagé et soutenu comme un sport vraiment national.

Pourtant la pratique bien comprise de l'aviron est compliquée et nécessite un long apprentissage pour pouvoir donner

à chaque individu son maximum de souplesse et d'endurance. Le rameur doit être dirigé dès le début par des hommes compétents, moniteurs ou entraîneurs dont le rôle important est de déterminer pour chacun d'eux, le travail qu'il est susceptible de produire et les conditions dans lesquelles il pourra s'employer. Faute de ressources, ces moniteurs manquent actuellement dans la plupart des sociétés. Les jeunes gens ne trouvent plus dans les clubs la direction ferme et compétente dont ils ont besoin au début de leur apprentissage, ils se découragent et après quelques désillusions, ils abandonnent...

Il ne faut pas perdre de vue que la valeur éducative d'un sport et sa position dans le développement de l'activité sociale n'est pas fonction des succès sportifs remportés sur le plan international et l'on a trop couramment l'habitude de mesurer un sport au succès de l'un ou de plusieurs de ses athlètes.

La valeur sociale d'un sport réside dans l'avantage physique que peut retirer l'individu qui le pratique et son développement se compare plus utilement dans la progression des effectifs.

Les succès sportifs doivent être une conséquence de l'activité et non une fin, à péril de limiter sa pratique à quelques phénomènes.

Si la Fédération est impuissante à seconder les sociétés dans leurs difficultés budgétaires, elle a compris le rôle bien-faisant qu'elle pouvait remplir en créant une école de moniteurs et d'entraîneurs avec à la tête un chef entraîneur chargé de la surveillance, de l'éducation et de l'entraînement des moniteurs dans les différentes sociétés. Former de bons moniteurs dévoués qui dans chaque club accueillent les jeunes gens et leur enseignent avec calme et patience la pratique de ce coup d'aviron si bien adapté à notre race et qui nous a valu tant de succès sur les champs de course internationaux.

Former des entraîneurs compétents, connaissant parfaitement l'organisme humain, ses besoins et ses possibilités, entraîneurs qui parachèveraient l'œuvre des moniteurs, en soumettant après une visite médicale sérieuse les rameurs qui en ont l'aptitude, à un entraînement d'équipe, régulier, intensif, pour les amener à un degré de préparation qui leur permette de produire un rendement maximum pour un effort déterminé sans fatigue déprimante et sans danger pour l'organisme.

Enfin, avoir des sélectionneurs autorisés pour rechercher

les meilleurs éléments et composer des équipes nationales pour défendre le pavillon belge à l'étranger.

Ce programme général est complété par une organisation que la Fédération entend imposer aux sociétés, grâce à des subsides qui lui seraient attribués. Le sport de l'aviron doit être vulgarisé et ouvert à tous les jeunes gens à partir de 15 ans. Les crédits accordés le seront dans ce but et seront subordonnés à la stricte observation des points ci-dessous :

- 1° *Contrôle médical obligatoire*: instauration là où il n'existe pas, renforcement et mise au point là où il est insuffisant.
- 2° *Cours d'éducation physique durant la période d'hiver*: minimum de deux heures par semaine sous la direction d'un moniteur diplômé et accessibles aux cadets de 15 à 19 ans et à tous les rameurs et membres des sociétés.
- 3° *Instruction, cours d'aviron et sorties en bateau-école* sous la conduite de moniteurs accrédités.
- 4° *Installation et entretien de douche et lavoirs* où ils n'existent pas.
- 5° *Nomination d'un entraîneur-inspecteur*.
- 6° *Achat d'un matériel-type* pour toutes les sociétés, matériels qui serait adapté à la taille et au poids des jeunes gens. Les yoles dites de mer, actuellement en usage dans la plupart des sociétés, étant à rejeter comme trop lourdes.
- 7° *Création dans chaque centre suffisamment important d'un appareil à ramer* à quatre rameurs au moins, sur tank approprié.
- 8° *Remise en activité des sociétés en léthargie et création de nouvelles sociétés*.

Réalisation. — Budget.

La réalisation de ce programme ne peut se faire que par étapes eu égard aux immobilisations et selon l'aide financière qui nous sera donnée.

Nous distinguons le budget ordinaire de chaque année et le budget extraordinaire d'immobilisation matériel :

Charges par société pour les quatre premiers points du programme :

- 1° *Cours d'éducation physique* : 26 semaines à 2 heures = 52 heures à 15 fr. l'heure, soit : 780 francs.
- 2° *Instruction, cours d'aviron* : 26 semaines d'hiver à 2 heures de cours le dimanche matin, soit 780 fr., et 26 semaines d'été à une heure de cours par jours, soit 160 jours à 15 fr. = 2,400 francs.

Les frais de moniteur s'élèveront par société à environ 4,000 francs.

3° L'entretien des douches et consommation d'eau = 500 fr.

4° Frais de voyage de l'entraîneur-inspecteur = 10,000 fr.

Le budget ordinaire pour les 20 sociétés de la Fédération, du fait de l'admission des cadets sera augmenté de :

$$4,500 \times 20 + 10,000 = 100,000 \text{ francs.}$$

Pour le budget extraordinaire, les sociétés devront faire l'acquisition de yoles gig semi-outrigger à quatre rameurs, dont le coût est actuellement de 14,000 francs, avirons compris.

Chaque bateau pourra être affecté à l'écolage et à l'entraînement de 24 cadets à raison de 8 cadets par jour, sortant chacun deux fois par semaine, ce qui est un strict minimum. Certaines sociétés auront certainement 60 à 100 rameurs cadets et devront se pourvoir de plusieurs yoles gig.

La dépense pour les 20 sociétés est estimée à

$$32 \text{ bateaux} \times 14,000 = 448,000 \text{ francs.}$$

Enfin, pour le poste 8° du programme, il n'est réalisable que lorsque les autres points auront été remplis ou du moins en bonne voie de réalisation.

DE KANOSPORT EN HET BELGISCH KANO-VERBOND.

Door G. Oste.

De kanosport wordt hier telande reeds jaren beoefend. Rond 1931 werden de eerste pogingen tot het oprichten van een organisatie van kanovaarders in werking gesteld. Hier en daar waren reeds enkele clubs tot stand gekomen, waarvan de eenen prachtig opbloeden, de anderen een moeizaam bestaan leidden. Er was iets nieuws noodig om de beweging diepte en breedte te doen verkrijgen.

Na enkele jaren zoeken en tasten werd ten slotte in 1933 door een tiental vereenigingen te Brussel het Belgisch Kano Verbond gesticht. De heer Henry De Vos, welke zich steeds daadwerkelijk aan de watersport geïnteresseerd heeft, werd bereid gevonden het Voorzitterschap waar te nemen.

Van dit oogenblik af liet zich een gestadige en machtige opbloei der kanosport vaststellen. Beter dan woorden spreken hier de cijfers. Na een paar jaar van voortdurenden arbeid en drukke propaganda was het aantal aangesloten clubs gestegen tot 22, met 950 werkende leden. Thans hebben we 41 clubs met nagenoeg 2,000 leden. Door werkende leden bedoelen we leden die een boot bezitten en die actief onze sport beoefenen. Het aantal personen die, dank zij het B.K.V. kennis maken met de kanosport, zal dus nog merkelijk grooter zijn.

Indien de opgang op dezelfde wijze voorgaat — en wij hebben hoegenaamd geen reden om daaraan te twifelen —, mogen wij er beslist op rekenen dat het Verbond binnen een paar jaar minstens 80 aangesloten clubs zal tellen. Het aantal kano's en kajaks zal alsdan tot ongeveer 10,000 gestegen zijn.

Naar het voorbeeld van roei- en zeilfederaties, is ons verbond ook internationaal vereenigd in het Internationaal Kano Verbond (I.R.K.). Vanwege zijn nauwe verbondenheid met de kampeersport is het B.K.V. ook aangesloten bij het Internationaal Kampeerverbond. Inderdaad, de meeste kanovaarders zijn op hun tochten uitgerust met de tent en kampeeren op de mooie plekjes langsheen de oevers der rivieren. Zij genieten integraal van het gezonde openluchtlevens.

Het doel, dat door het Belgisch Kano Verbond nagestreefd wordt, is tweeërlei : sportief en toeristisch.

Sportief : door het beoefenen der kanosport de lichaamsontwikkeling bevorderen en de moreele en fysieke eigenschappen van de jeugd ontwikkelen en sterken in wedstrijden, zoowel nationale als internationale.

Toeristisch : door het organiseeren van het watertoerisme over het gansche land, door het doen van tochten in binnen en buitenland, volkenkundige en aardrijkskundige kennis verkrijgen.

Wat de wedstrijden aangaat, ien wij maar al te goed het nut in van het medisch toezicht op de mededingers. Deze zaak is thans in voorbereiding en zal ongetwijfeld spoedig na haar toepassing het peil van onze vaarders nabij dat van de buitenlandsche kampioenen brengen. Het is inderdaad niet aan materiaal dat wij te kort hebben; indien wij geen voldoende uitslagen bekwamen, ligt dat aan de opleiding, die mank ging.

Verleden jaar hebben wij een eigen tijdschrift in het licht gezonden. Het is tweetalig, en vormt een hechte band tusschen de clubs van het gansche land.

Wij willen niet sluiten, zonder voor onze beweging de dringende belangstelling in te roepen van de openbare besturen, inzonderheid van den heer Minister van Openbare Gezondheid. Onze actie is niet alleen sportief, maar kultureel, volksopvoedend en streeft naar de verwezenlijking van een sterk, gezond en weerstandbiedend volk, tegen rampen en tegenspoed gestaald door een energieke opleiding in sportieven wedstrijd of in harden kamp tegen de natuurelementen. Wij durven hopen van officieele zijde den steun te ontvangen, waarop wij door onze doelstelling en door onze werking meenen aanspraak te kunnen maken.

Wenschen

Vœux

Le Congrès exprime le vœu que les fédérations régissant les divers sports nautiques constituent un comité unique pour conjuguer les efforts de propagande, pour rationaliser les programmes d'entraînement et pour assurer avec l'aide des pouvoirs publics la diffusion des sports nautiques.

La délégation du canoë exprime le vœu que la pratique du canoë soit favorisée au point de vue touristique par la création de gîtes d'étape et la diffusion de cartes et guides appropriés. Au point de vue sportif par l'encouragement des clubs qui organisent l'entraînement rationnel et sous contrôle médical.

La délégation de l'aviron insiste tout particulièrement pour une aide matérielle pour l'acquisition d'embarcations-types, et de cours d'entraînement d'hiver sous contrôle médical et par la centralisation de l'entraînement sous la direction d'un entraîneur-inspecteur.

Enfin la délégation du yachting exprime le vœu que des ports de yachts soient créés à Anvers, à Ostende et à Zeebrugge.

Que des emplacements spéciaux soient réservés aux yachts dans tous les autres ports maritimes et fluviaux pour permettre l'escale et le ravitaillement.

Que les pouvoirs publics favorisent le développement du yachting par une contribution financière à l'acquisition d'unités facilitant l'entraînement de la jeunesse et par l'amélioration des installations des clubs existants.

Que l'on réunisse les divers constructeurs pour envisager les mesures propices à stimuler la construction des yachts pour l'intérieur et l'étranger.

Qu'un programme soit organisé dans les établissements moyens et supérieurs par des conférences et la radiodiffusion ou le cinéma pour faire connaître la valeur éducative des sports nautiques et des facilités qui leur sont données pour les pratiquer.

Zitting ingericht
door de Belgische Akademie der Marine

TOESPRAAK VAN DEN HEER VOORZITTER
HENRY DE VOS.

Séance organisée
par l'Académie Belge de Marine

ALLOCUTION DE M. LE PRESIDENT
HENRY DE VOS.

Alvorens het woord te verleenen aan den heer BLY, Directeur van het Loodswezen, voor zijne voordracht

De Schepen onzer Oostendsche Compagnie in het Oosten,
wensch ik hulde te brengen aan den voorbeeldigen ambtenaar Kommandant Bly.

Met vastberaden wil leidt hij den Dienst van het Loodswezen van de Schelde, hij is een doorzichtig leider en een bekwaam vakman, die niet alleen zijn ambt uitoefent, maar nieuwsgierig is naar al wat de zeevaart aanbelangt. Zijne studies over de geschiedenis onzer vloten en zeelieden zijn gekend en geprezen.

Hij heeft dit van geen vreemden.

Zijn vader, ook een hoog ambtenaar, is in dezelfde lijn werkzaam geweest; zijne boeken, namelijk op technisch gebied voor de zeevisscherij, zijn alom gelezen.

De naam BLY klinkt aanmoedigend en trouw in onze zeevaartmiddens. Ik breng hem hier diepe hulde en warme waardeering.

Je salue également M. Frédéric SOHR, confrère du Barreau d'Anvers. Il a, comme d'autres, quitté le Barreau et suit une

carrière brillante, toute d'étude et de travail, ne se limitant pas à ses occupations professionnelles. Chacun connaît sa haute compétence en matière d'assurances maritimes.

Les ouvrages de M. Sohr font autorité. Ses conseils sont très écoutés dans les assemblées, et notamment au Comité Maritime International dont il est la cheville ouvrière.

Juriste, historien et technicien de grande valeur, nous sommes heureux de pouvoir l'accueillir à notre tribune et nous le remercions pour la bienveillance qu'il nous a témoignée en acceptant de prendre la parole aujourd'hui.

Le Président rappelle ensuite le but de l'Académie de Marine. Celle-ci s'efforcera de faire connaître au pays son grand passé sur la mer, mettra en lumière des problèmes techniques d'ordre maritime, diffusera tout ce qui concerne l'archéologie, les sciences se rapportant à la mer.

Il importe que le peuple belge ait conscience de la richesse qui surgit de la mer, tant en valeurs morales qu'en intérêts matériels. Le passé est fécond en enseignements et, au point de vue maritime, il convient de retenir les leçons qui peuvent être dégagées de l'histoire.

Les travaux de l'Académie progressent lentement, mais sûrement. Après la publication de l'ouvrage de MM. Denucé et Gernez, les premières annales de l'Académie paraîtront cette année. Viendra ensuite un ouvrage de propagande, illustré, concernant l'histoire de la Belgique sur la mer.

Entretemps les membres poursuivent leurs études et le contact est établi avec le public par l'organisation de conférences.

Le Président demande aux assistants d'appuyer le travail de l'Académie de Marine, en suivant ses séances publiques, en souscrivant aux ouvrages qu'elle édite, en s'inscrivant comme membre. L'appui du public lui est indispensable. Il permettra aux promoteurs de poursuivre avec enthousiasme et confiance la tâche qu'ils se sont assignée pour le renouveau du pays par l'expansion maritime.

De heer Voorzitter verklaart waarom de Belgische Akademy der Marine gesticht werd.

Ons volk weet niets af van onze grootsche geschiedenis op zee, het verstaat maar zeer weinig van de oudheidkundige

vraagstukken, en is niet op de hoogte van de techniek of van de zeewetenschappen.

Deze leemten moeten worden aangevuld. Wij willen ons volk doen nederzien op den rijkdom die stijgen kan uit de baren der zee, in moreele kennis en praktisch nut.

Uit het verleden kunnen lessen rijzen die de Natie behulpzaam zullen zijn in de lastige uren; die lang vergeten waarheden voor onze oogen zullen brengen; die onze politiek van 's Lands macht door eene nationale handelsvloot zullen bekrachtigen.

Ons werk gaat langzaam, maar gestatig voort. Na het eerste boek van de H.H. Denucé en Gernez, zullen, dit jaar, de eerste annalen der Akademie verschijnen, daarna komt een geillustreerd propagandaboek over de geschiedenis van België op zee, aan de beurt.

Ondertusschen, gaan de studies der leden voort, en door publieke voordracht-vergaderingen blijft de Akademie in voeling met het publiek.

Steun ons werk, op alle manieren: door uw lidmaatschap, door uwe aanwezigheid op de vergaderingen, door het aankopen der uitgegeven boeken.

Wij moeten met ons hebben de jeugd — de toekomst — maar zij moet door boek en leer gevormd worden, en zonder geldelijke middelen zouden wij, in onze werking, gestremd zijn.

Wij rekenen op U. Schenk ons uwe aanmoediging, onder welken vorm ook, opdat wij, met geestdrift en vertrouwen, onze taak zouden kunnen vervullen en dusdoende het onze bijdragen voor 's Lands herwording door zeemacht en ziele-trots.

MET ONZE COMPAGNIE-SCHEPEN NAAR DEN OOST.

Door Commandant G. BLY,
Dienstdirecteur van het Loodswezen, Antwerpen.

Op deze dagen van intensieve belangstelling voor alles wat de zeevaart betreft, is het huidige zeemansleven een open boek voor allen. Dit laatste is misschien niet het geval voor het leven aan boord der schepen onzer Oost-Indische Compagnie. Ofschoon we slechts twee eeuwen moeten teruggaan, kunnen wij, — moderne mensen, gewend aan radio, stoom en motor, — ons maar moeilijk inbeelden hoe er in dien tijd gevaren werd. Daarom stel ik U voor eens te samen een reis naar China op een onzer Oostendsche schepen te maken.

Wij weten dat onze Oost-Indische Compagnie in 1723 werd opgericht en dat in 1732 het allerlaatste schip uit Oostende naar China mocht uitvaren. Onder onze kapiteins vinden we: Cayphas, Roose, Dewinter, Declercq, Carpentier, Debrouwer, mannen wier leven en avonturen een boekdeel zouden vullen. In alle gerustheid kunnen we hun ons schip toevertrouwen. Onze kapitein ontvangt een maandgeld van 150 gulden courant, hetgeen heden met onze gedevalueerde munt slechts een waarde zou vertegenwoordigen van ongeveer 2.500 fr. Maar er zijn niet te versmaden voordeelen aan dit ambt verbonden, zooals de vergunning om 12 kisten pacotillen uit China te mogen meebrengen. Deze pacotillen bestaan uit Chineesch porcelein, thee, zijden stoffen, lakwerk, enz. en zullen met een schitterende winst verkocht worden. Ook de officieren en matrozen mogen pacotillen vervoeren, maar veel minder. Een matroos b.v. mag slechts één enkele kist meebrengen. Natuurlijk wordt daarenboven nog veel méér binnengesmokkeld, en zullen een massa smokkelgoederen bij aankomst op de reede van Oostende worden ontscheept en op de kust, vooral in het Nieuwpoortsche, geland.

Ik moet hier tusschen haakjes bijvoegen dat dergelijke misbruiken nog op veel grooter schaal bij de Nederlandsche Oost-Indische Compagnie bedreven werden.

In het werk van den E. Heer Prims, « De reis van de Sint-

Carolus », hebben wij gelezen dat de Compagnie geene officieren voor hare schepen vond, omdat onze zeelui elders bescheept waren. De Directeurs besloten dan eene zeevaartschool op te richten en stelden den Duinkerkschen stuurman Vincent aan om de aspiranten te onderwijzen in de stuurmanskunst. Vincent ontving hiervoor 600 gulden 's jaars, maar hij hield het slechts twee jaar vol, waarna hij weer naar zee trok.

Op den kapitein volgen: de onderkapitein, de kapelaan, de 4 stuurman, de 2 pilotijnen, de schrijver, de 2 chirurgijns, 24 onderofficieren, 60 à 70 matrozen, een dozijn oploopers (of hulpmatrozen) en een 10-tal jongens: alles te samen: 110 à 120 opvarenden, die op de monsterrol vermeld staan.

Geheel buiten de bemanning zijn de supercargo's of kooplui: 4 à 6 in aantal. Officieren en bemanning worden, onder wettelijk opzicht, op gelijken voet gesteld met die der Oostenrijksche oorlogsmarine. De supercargo's komen bij dit statuut niet in aanmerking. Toch zijn ze geen passagiers, want onder de reis moeten ze bepaalde werkzaamheden uitvoeren.

Om afgunst en misbruik van autoriteit te vermijden, schrijven de Directeurs, zoowel voor den kapitein als voor den supercargo, een scherp omlijnd arbeidsveld voor. De een mag zich niet met de zaken van den ander bemoeien, doch ze moeten elkander met beleefdheid behandelen.

De kapitein krijgt een geheel pak met onderrichtingen mee. Alle gebeurtenissen die zich volgens menselijke berekening kunnen voordoen, worden voorzien en we staan werkelijk in bewondering voor den practischen geest der Directeurs, die niets aan het toeval over laten. We kunnen hier niet alles opnoemen wat een kapitein moet doen en wat hij moet laten. We moeten alleen onthouden dat hij alle schepen moet vermijden, maar als zij kwaad willen, mag hij niet aarzelen te vechten als een « eerlijk » man. Hij mag geen haven of reede aanloopen waar Hollandsche, Fransche of Engelsche forten of factorijen zijn. Hij moet wacht loopen met één helft der bemanning. (Dit vinden we overdreven, want een kapitein dient altijd op wacht te zijn.)

Voor de veiligheid der Oostendsche schepen die met ons te samen naar den Oost uitzeilen, hebben de Directeurs een seinboek doen opstellen. Dit is een unicum en zal ons van dienst zijn wanneer we belangrijke nieuwtjes, bij dag of bij nacht, aan onze collega's te vertellen hebben. Bij mistig weer mogen wij onze convooischepen niet te dicht naderen, doch

MET ONZE COMPAGNIE-SCHEPEN NAAR DEN OOST.

Door Commandant G. BLY,
Dienstdirecteur van het Loodswezen, Antwerpen.

Op deze dagen van intensieve belangstelling voor alles wat de zeevaart betreft, is het huidige zeemansleven een open boek voor allen. Dit laatste is misschien niet het geval voor het leven aan boord der schepen onzer Oost-Indische Compagnie. Ofschoon we slechts twee eeuwen moeten teruggaan, kunnen wij, — moderne mensen, gewend aan radio, stoom en motor, — ons maar moeilijk inbeelden hoe er in dien tijd gevaren werd. Daarom stel ik U voor eens te samen een reis naar China op een onzer Oostendsche schepen te maken.

Wij weten dat onze Oost-Indische Compagnie in 1723 werd opgericht en dat in 1732 het allerlaatste schip uit Oostende naar China mocht uitvaren. Onder onze kapiteins vinden we: Cayphas, Roose, Dewinter, Declercq, Carpentier, Debrouwer, mannen wier leven en avonturen een boekdeel zouden vullen. In alle gerustheid kunnen we hun ons schip toevertrouwen. Onze kapitein ontvangt een maandgeld van 150 gulden courant, hetgeen heden met onze gedevalueerde munt slechts een waarde zou vertegenwoordigen van ongeveer 2.500 fr. Maar er zijn niet te versmaden voordeelen aan dit ambt verbonden, zooals de vergunning om 12 kisten pacotillen uit China te mogen meebrengen. Deze pacotillen bestaan uit Chineesch porcelein, thee, zijden stoffen, lakwerk, enz. en zullen met een schitterende winst verkocht worden. Ook de officieren en matrozen mogen pacotillen vervoeren, maar veel minder. Een matroos b.v. mag slechts één enkele kist meebrengen. Natuurlijk wordt daarenboven nog veel méér binnengesmokkeld, en zullen een massa smokkelgoederen bij aankomst op de reede van Oostende worden ontscheept en op de kust, vooral in het Nieuwpoortsche, geland.

Ik moet hier tusschen haakjes bijvoegen dat dergelijke misbruiken nog op veel grooter schaal bij de Nederlandsche Oost-Indische Compagnie bedreven werden.

In het werk van den E. Heer Prims, « De reis van de Sint-

Carolus », hebben wij gelezen dat de Compagnie geene officieren voor hare schepen vond, omdat onze zeelui elders bescheept waren. De Directeurs besloten dan eene zeevaartschool op te richten en stelden den Duinkerkschen stuurman Vincent aan om de aspiranten te onderwijzen in de stuurmanskunst. Vincent ontving hiervoor 600 gulden 's jaars, maar hij hield het slechts twee jaar vol, waarna hij weer naar zee trok.

Op den kapitein volgen: de onderkapitein, de kapelaan, de 4 stuurlui, de 2 pilotijnen, de schrijver, de 2 chirurgijns, 24 onderofficieren, 60 à 70 matrozen, een dozijn oploopers (of hulpmatrozen) en een 10-tal jongens : alles te samen : 110 à 120 opvarenden, die op de monsterrol vermeld staan.

Geheel buiten de bemanning zijn de supercargo's of kooplui : 4 à 6 in aantal. Officieren en bemanning worden, onder wettelijk opzicht, op gelijken voet gesteld met die der Oostenrijksche oorlogsmarine. De supercargo's komen bij dit statuut niet in aanmerking. Toch zijn ze geen passagiers, want onder de reis moeten ze bepaalde werkzaamheden uitvoeren.

Om afgunst en misbruik van autoriteit te vermijden, schrijven de Directeurs, zoowel voor den kapitein als voor den supercargo, een scherp omljnd arbeidsveld voor. De een mag zich niet met de zaken van den ander bemoeien, doch ze moeten elkander met beleefdheid behandelen.

De kapitein krijgt een geheel pak met onderrichtingen mee. Alle gebeurtenissen die zich volgens menselijke berekening kunnen voordoen, worden voorzien en we staan werkelijk in bewondering voor den practischen geest der Directeurs, die niets aan het toeval over laten. We kunnen hier niet alles opnoemen wat een kapitein moet doen en wat hij moet laten. We moeten alleen onthouden dat hij alle schepen moet vermijden, maar als zij kwaad willen, mag hij niet aarzelen te vechten als een « eerlijk » man. Hij mag geen haven of reede aanloopen waar Hollandsche, Fransche of Engelsche forten of factorijen zijn. Hij moet wacht loopen met één helft der bemanning. (Dit vinden we overdreven, want een kapitein dient altijd op wacht te zijn.)

Voor de veiligheid der Oostendsche schepen die met ons te samen naar den Oost uitgeilen, hebben de Directeurs een seinboek doen opstellen. Dit is een unicum en zal ons van dienst zijn wanneer we belangrijke nieuwtjes, bij dag of bij nacht, aan onze collega's te vertellen hebben. Bij mistig weer mogen wij onze convooischepen niet te dicht naderen, doch

hen ook niet verliezen. Waarvoor alweer een reglement met de bijbehorende seinen. Zoodra het mistig wordt, moet ons schip zooveel mogelijk denzelfden koers behouden, moeten we zoo dicht mogelijk bij elkander blijven, van tijd tot tijd de klok luiden, de trommel slaan, of eenig ander gerucht maken op ketels, balies, enz.

De Directeurs hebben ook gezorgd dat, wanneer we slaags geraken met den vijand, eenieder der opvarenden een bepaalde gevechtspost zal innemen. Daartoe is de gevechtsrol opgehangen aan den grooten mast. Worden wij in het gevecht verminkt of gekwetst, dan hebben wij recht op eene geldelijke vergoeding. Om de zeeroovers, de Algerijnsche vooral, die onzen terugkeer in het Engelsch Kanaal opwachten, te vermijden, hebben we verzegelde bevelen om langs het Noorden van Schotland rond te gaan.

Ons schip, een driemastschip, heeft niet meer dan 40 meter lengte en is zoowat 500 ton groot; wij zijn met 30 kanonnen gewapend. Voor de 120. en méér, opvarenden is geen ruimste over, en zekerlijk niet op de terugreis, als het schip zwaar beladen is. We hebben een zeereis van 5 maanden voor den boeg, met eene korte onderbreking op de Kaap Verdische Eilanden. Onder de verdere reis kunnen we nergens binnenloopen, want overal hebben we vijanden.

Daarom moeten we bij het vertrek uit Oostende eene enorme kwantiteit victualiën inschepen: 45 vaten vleesch, 7,500 pond stokvisch, 35 hammen, 26 tongen, 130 kazen, 24,000 pond beschuit, 23 vaten gort, 20 okshoofden erwten, 1,640 pond boter, 30 pijpen scheepsbier, 6 okshoofden goed bier, 9 okshoofden wijn, 25 levende schapen, 20 zwijnen, 70 koppel kiekens, enz. eene lijst veel te lang om te vermelden. Natuurlijk houdt de lijst der scheepsbehoeften hiermede gelijken tred, zoodat ons schip, bij het vertrek, veel weg heeft van een drijvend warenhuis. Aan de bijzondere zorg welke besteed wordt aan de uitrusting onzer schepen, valt wellicht te danken dat de vreeselijke plaag der zeelui, nl. de scheurbuik, betrekkelijk weinig slachtoffers opeischt.

In dien tijd was de stad Oostende bijna geheel door water omringd. De havengeul was diep genoeg, maar ongelukkig had zich voor den ingang eene ondiepte gevormd, waarop bij laag water slechts drie voet water stond, zoodat onze schepen altijd geheel ledig de haven in — of uit moesten

zeilen en op de onbeschutte buiten reede ten anker komen om lading in te nemen of te lossen. Daar het vertrek in den winter plaats grijpt, beleeft de bemanning angstige oogenblikken wanneer een storm uit het N. W. komt opzetten.

De laatste personen die aan boord komen zijn de supercargo's : ze worden met 7 kanonschoten begroet. Ook de loods uit Nieuwpoort wordt ingescheept; hij zal het schip tot aan de Singels (of Dungeness) loodsen, en daar worden afgehaald door zijne boot die zoover is mede gezeild.

Alle bijzondere gebeurtenissen, die onder de reis voorvallen, zullen zorgvuldig in het scheepsjournaal worden ingeschreven. Tot zelfs het doopen. In de dagen der Compagnie werd veel meer gedoopt dan tegenwoordig. Men doopte al bij het passeeren van de Berlenga-eilanden (op de Portugeesche kust), van den Kreeftskeerkring en hoofdzakelijk van de Linie of Evenaar. Wij weten wel hoe het doopen der baren hedendaags geschiedt. In dien tijd ging het er veel joliger, en vooral veel ruwer naar toe. Alsof het ceremoniëel dat aan dek plaats vond, nog niet voldoende was, had men er nog aardigheid in zich eens van de nokken der groote ra in zee te laten vallen en tot onder de keizerlijke vlag te zwemmen. Daar het hier gewoonlijk van haaien krioelt, verdient dit stoute stukje een extra-belooning uit... de flesch.

Wanneer we den afgelegden weg vergelijken met de koerslijnen die de Amerikaansche zeevaartkundige Maury in de XIX^e eeuw voor elke maand, en voor de zeilschepen, op zijne pilot-charts had getrokken, dan stellen we vast dat deze niet geheel overeenstemmen met den weg die ons schip volgt. Volgens de zeilaanwijzingen van Maury zou ons schip wat meer om den West hebben moeten houden alvorens de Amerikaansche kust te bereiken, veel meer Zuid van Kaap de Goede Hoop en de bocht in den Indischen Oceaan iets ruimer hebben moeten maken. Maar onze Compagnie-schepen konden niet zóó scherp bij den wind zeilen als de clippers der vorige eeuw, en bij de gunstigste omstandigheden maakten zij slechts 8 mijl per uur, terwijl de clippers er gemakkelijk 16 haalden en nog meer !

Onze kapiteins zouden die zeilroute, zelfs indien zij die gekend hadden, toch niet kunnen volgen, omdat zij de hiertoe benoodigde zeevaartkundige gegevens missen. In zake

zeevaartkunde houden we ons wijselijk aan den Engelschen regel : « Mind your 3 L's » of « denk aan uwe 3 hoofdletters L ».

De eerste L staat voor « latitude » (breedte); de tweede voor « lead » (lood), de derde voor « look-out » of uitkijk.

De breedte wordt bepaald door een zonshoogte op den middag; daartoe bezigen we een octant, een nog vrij primitief instrument dat de voorganger is van de spiegeloctant van Hadley. Hiermede kunnen we wel (als het schip niet te veel danst) de breedte op eenige minuten na berekenen. Hebben we eenmaal de breedte, dan zouden we ook de lengte moeten kennen, maar dat gaat niet, want de hiertoe onmisbare chronometer is nog niet uitgevonden. We beschikken dus feitelijk maar over een half sterrenkundig bestek. Dit is een geweldig struikelblok wanneer het schip dagenlang een Oost- of Westkoers stuurt, zooals bij het aanloopen van Afrika's Zuidhoek. Nu hadden zekere geleerden gemeend hierop een middeltje te vinden. Ze hadden bemerkt dat de variatie van den magneetnaald voor alle meridianen verschilde en op elken meridiaan vrij bestendig was. Die variatie werd op de zeekaarten gedrukt. We behoeven dus slechts per azimuth of per amplitudo van een hemellichaam de variatie te berekenen, de uitkomst te vergelijken met de variatie die op de kaart staat, en daar waar beide getallen overeenstemmen, zal het schip zich bevinden. Het is onnoodig te zeggen dat deze lengtebepaling geweldig mis kan zijn !

Onze kapitein is vooral de 2^{de} L indachtig. Met het lood wordt naar hartelust gepeild. en we lezen bijv. dat kapitein Debrouwer een loodlijn van niet minder dan 300 vadem bezigde. Het lood gaf een kostbare aanwijzing bij het passeeren van Kaap de Goede Hoop. Behoedzaam werd de Agulhasbank, die tot op grooten afstand van den wal uitloopt, aangepeild. Bij plotselinge vermindering van de diepte, bekwam men dan de aanduiding dat men zich op de bank bevond en dat men klaar liep van Afrika's Zuidhoek.

De laatst aanbevolen veiligheidsfactor is de uitkijk. Op den bak en in de zaling staan steeds matrozen om uit te zien. Stroomkaveling, kleurverandering van het water, voorbijrijvende planten, de vogels die wij ontmoeten, tot zelfs de visschen die wij vangen, alles wordt gerapporteerd en, vaak op naïeve wijze, in het journaal vermeld. Zoo lezen we hierin « te 10 uur, beginnen eerst kleine stukken zeewier zien voor-

bij drijven, **omtrent 15 stukjes** ». Den volgenden dag : « zien nog wier voorbijdrijven, doch niet zoo abundant als vorige voyage ». En zoo gaat het voort, tien dagen lang, tot ten slotte : « nog gedeurig wier, maar begint sterk te vermindere-
ren ».

Dit wier was een gids bij het doorvaren van de Sargasso-zee, tusschen 34° en 19° N. Op een anderen dag — (we zijn nu bij Kaap de Goede Hoop) — lezen wij :

« Zien abundantie van vogelen op het water zitten, gissen daardoor grond moeten hebben, smijten lood en vinden 160 vadem, grof, grauw zand met steenkens. Te 9 u. zien omtrent **1,000 vogelen.** »

Voor den man aan wal, moeten dergelijke nota's kinderachtig schijnen, — voor den zeevarende, die toen zelfs met voorbijzeilende schepen geen gemeenschap mocht hebben, waren ze kostbare aanwijzingen voor latere reizen.

Als verdere hulpmiddelen vinden we op ons schip : de Engelsche zeekaarten, het gewone kompas, de gewone handlog met een zandglas van 30 seconden. Stroomwaarnemingen worden op zeer primitieve wijze nu en dan verricht. Niettegenstaande deze eenvoudige, en zelfs gebrekkige, hulpmiddelen vonden onze kapiteins veilig hun koers over den oceaan en brachten zij hunne schepen overal behouden binnen.

De zooeven genoemde zeevaartkundige Maury heeft, voor het opstellen zijner zeilaanwijzingen, honderden oude scheeps-journalen moeten raadplegen. De journalen van onze kapiteins zouden hem van groot nut zijn geweest wegens de vele belangrijke vermeldingen welke zij bevatten. Zoo lezen wij over eene melkzee in den Indischen Oceaan, een natuurverschijnsel dat nog de aandacht der geleerden trekt.

Aan boord van de « Hertogh van Lorreinen », — 12 Augustus 1732, — op 15° Zuider-breedte : « Aangenaam weder en stil water; de zee geheel wit als gekernde melk, te voren alhier nog nooit gezien ». Twee dagen later, op 11° Z. « zien nog differente schaarvogels en veel vliegende visch, een Jan-van-Gent, die wij zien onder water vallen en visch uithaalt; gansch den nacht het water wit als melk, met mooi, aangenaam weder ». 15 Aug. bij de kust van Java. « het water nog altijd zoo wit als melk ».

16 Aug. « zien een waterslang omtrent 10 voet lang ».

Verder vinden we in het journaal van hetzelfde schip nog de beknopte beschrijving van een typhon, dewelke werkelijk belangwekkend is omdat het schip het centrum van den orkaan

ontmoet. Na een zeereis van 5 maanden zijn we veilig tot bij de plaats van bestemming (Macao) gekomen, maar op 11 September ontmoeten wij:

« Slappe koelte en mooi, aangenaam weder. Met zon's ondergang, de lucht geheel rood met strepen uit westen, glanzende en sommige van bloedkoeleur. Wij zijn zwaar weer verwachtende. Een rif in beide marszeilen, beide bramraas omhoog. Te 8 uur : weerlicht; een rif in grootmarszeil en 2 raffen in voormarszeil. 9 uur : Abondantie van weerlicht, de lucht gaat open en toe. 10 uur : beide mars- en schoverzeilen vast; looden 60 vadem, modder. »

De nacht gaat voorbij zonder dat er iets bijzonders voorvalt en 's morgens vroeg wordt weer zeil gemaakt, maar kort daarop, te 5 uur, schiet de wind plotseling uit; alle zeilen weer vast.

« 6 uur, 's morgens. — Harde storm, drijven zonder zeil, alle stengen en bovenraas op dek gevierd. De zee kookt tegen malkander; we kunnen geen zeil bij zetten. Wij laten drijven op God's genade, zonder zeil; zijn zeer bevreesd voor de Parratta-Klippen daar wij recht naar toe drijven. We betrouwen dat God ons een anderen wind zal zenden om ons daarvan klaar te houden. — 12 uur 's middags : Harde storm met groote regen en kunnen nauwelijks een scheepslenge zien. — 3 u.: de wind begint af te nemen, God zij Lof ! — Wij drijven voor den wind en zetten fok en grootzeil bij. — 5 u. : een geweldige scheuring in het water rond het schip of men te midden in een Golf van Klippen was; looden en vinden 70 vadem, geen grond. — Middernacht : weerlicht al rond. — ...5 uur 's morgens : alle reeven uit beide marszeilen, de stengen opgebracht. » en 's namiddags ontwaren wij land, de Ladronen, juist waar we wezen moeten !

Het zoo gevreesde centrum van een orkaan ging over het schip heen; onze zeelui mochten wel den Hemel danken dat ze het er levend vanaf hadden gebracht.

Laten we hier het gordijn over het wedervaren onzer Compagnie-schepen vallen.

In onze geheele zeevaartgeschiedenis is er geen tijdperk dat meer de aandacht, zoowel bij ons als in het buitenland, op onze zeilschepen hield gevestigd dan dat der Oostendsche Compagnie.

Er is heel veel geschreven geworden over de Compagnie, over hare oprichters, hare grootheden, maar hoe weinig is

gekend van den kleinen man, — van de zeelui, — die de rijke ladingen haalden en tehuisbrachten ?

Daarom zij mij toegelaten te besluiten met den vromen wensch :

Dat de journalen onzer Oost-Indie-vaarders, met eene passende documentatie, worden gepubliceerd, om te dienen tot les voor de jongere zeelui, ook tot herinnering voor de oudere, die met de laatste zeilschepen in het kielwater der Oostendsche fregatten 's werelds oceanen hebben doorkruist.

LES ASSURANCES MARITIMES DANS LE PASSE.

Par Frédéric SOHR,

Avocat honoraire, Professeur ordinaire à la Faculté de Droit
de l'Université de Bruxelles, Membre du Conseil Supérieur de la Marine.

Les risques maritimes représentent une constante, indissolublement liée aux dangers même de la mer. Ils sont la résultante des efforts combinés de l'Eau — avec ses traîtrises — de l'Air — avec ses violences — et de l'Homme — avec ses méchancetés. Aussi les anciennes polices italiennes parlaient-elles des « rischi di mare e di gente. » Dans son Faust, Goethe disait : « Krieg, Handel und Piraterie, Dreieinig sind sie, nicht zu trennen. »

Le mariage des risques maritimes et de l'assurance a date certaine dès le XIV^e siècle. C'est relativement récent. Que faisait-on auparavant ? Comment « traitait-on » les périls de la mer ?

On avait recours à divers procédés, plus ou moins complets :

Tout d'abord les risques restaient pour compte du propriétaire : « res perit Domino ». Dans les ventes cela fait varier le prix : le vendeur réclame plus ou moins, selon qu'il supporte les risques ou qu'au contraire l'acheteur les prend en charge.

Puis il y avait l'avarie commune. Elle répartissait entre tous les intéressés à l'aventure les dépenses extraordinaires ou les sacrifices encourus pour le salut commun. Mais cela ne sert à rien quand il y a perte totale...

Ou bien l'on cherchait des garants. C'est ainsi que nous voyons Cicéron à la recherche de « praedes » pour le « vecturæ periculum » de deniers què, consul, il expédiait à Rome.

Ou encore l'on pariait. Un texte donne comme exemple : « si navis ex Asia venerit ». Ici, comme dans le cas de garants, — et pourvu qu'il s'agisse d'un intérêt réel et non de jeu — moins de nom, c'est déjà, en fait, de l'assurance.

Ou, enfin, l'on avait recours au prêt à la grosse. Si l'aventure périssait par fortune de mer, le prêteur n'avait plus droit à rien. Au contraire si le navire arrivait — sana eunte nave —

l'emprunteur devait payer — outre le capital — un « profit » maritime. Le pourcentage était énorme : couramment 25 ou 33 1/2 %.

A ces divers procédés se sont ajoutés au moyen âge : l'« agermanamento » et la « commenda ». L'agermanamento était une extension de l'avarie commune : les intéressés à l'aventure supportaient aussi les avaries particulières atteignant le navire ou la cargaison. La commenda (origine de la commandite) comportait un donneur confiant au commandataire un navire ou des marchandises ou une somme d'argent, pour les faire valoir dans une ou plusieurs entreprises sous la condition que les bénéfices seraient partagés entre eux dans une proportion déterminée et que les pertes provenant des fortunes de mer seraient supportées par le donneur.

La plus efficace de ces façons de traiter les risques était sans conteste le prêt à la grosse. C'était un contrat complexe, réalisant du même coup une opération de crédit (le prêt) et un contrat d'assurance (la survenance des fortunes de mer déliant l'emprunteur de son obligation). On peut dire que le financement des aventures maritimes pendant l'antiquité et la majeure partie du moyen âge s'est fait au moyen de prêts à la grosse.

Ses traits principaux étaient :

1° l'emprunteur a tout de suite la disposition d'un capital. Il ne doit pas attendre, le sinistre survenant, qu'un assureur rembourse la perte;

2° c'est gênant quand l'emprunteur n'a pas besoin de crédit puisqu'il paiera des intérêts sur un capital dont il aurait pu se passer;

3° le taux élevé du profit maritime est tentant pour les capitalistes, mais a) c'est à eux à prouver la bonne arrivée, b) ils perdront tout si les emprunteurs sont insolvables;

4° les prêts à la grosse exigeaient des disponibilités importantes puisque les prêteurs payaient toujours et d'avance. Il faut beaucoup moins d'argent liquide pour les opérations d'assurance, les décaissements ne devant se faire qu'en cas de sinistre, ce qui reste tout de même l'exception.

On peut discerner dans certains de ces traits des éléments de dislocation de nature à modifier profondément le prêt à la grosse et à lui faire produire, par scissiparité, le contrat

d'assurance d'une part et d'autre part, les prêts purs et simples servant au financement des entreprises maritimes.

Une circonstance très importante hâta cette évolution : l'hostilité de l'Eglise contre l'usure, c'est-à-dire contre tout prêt à intérêt et a fortiori contre le prêt à la grosse, « usure » poussée au degré magnifique par l'énormité du « profit » maritime. Cela fut confirmé solennellement par la décrétale « *naviganti vel eunti ad nundinas* » de Grégoire IX de 1234 — pense-t-on — où le prêt à la grosse sur mer et sur terre (*foenus quasi-nauticum*) se trouvait expressément visé. L'époque est remarquable : c'est celle qui suit immédiatement les croisades. Il n'est pas douteux que l'attention de la papauté fut particulièrement attirée sur les prêts à la grosse innombrables grâce auxquels se finançaient l'équipement et le ravitaillement des croisés....

On vit alors les prêts à la grosse, honteux, se cacher sous d'autres contrats échappant à la censure de l'Eglise : des ventes, des lettres de change, des prêts gratuits (« *gratis et amore* »). Par la force même des choses, la subtilité et l'ingéniosité des juristes et des hommes d'affaires, mirent de plus en plus l'accent sur l'élément « risques » inclus dans le prêt à la grosse : les théologiens n'interdisaient pas les pactes sur les risques. Les éléments de dislocation, indiqués ci-dessus, entrèrent aussi en jeu. Les temps étaient troublés, les débiteurs souvent insolvables, les capitaux rares. Bref à un moment donné l'opération du prêt à la grosse fut renversée : le donneur au lieu de se dessaisir de suite, ne fit le « prêt » qu'en cas de sinistre... ou l'achat, ou le contrat de change, selon le subterfuge auquel on avait recours. A ce moment, sans que l'expression « assurance » s'emploie déjà, il s'agit d'un contrat nouveau, merveilleusement efficace, pleinement approuvé par l'Eglise.

Puis, vers la fin du XIV^e siècle de vrais contrats d'assurance — et se proclamant tels — se multiplient de plus en plus. Ils ne chassèrent d'ailleurs que lentement et peu à peu les prêts à la grosse (déguisés ou non) auxquels on avait recours pour les entreprises les plus lointaines ou les plus dangereuses. On en trouve encore au XVIII^e siècle !

C'est l'Italie qui vit naître les premiers contrats d'assurance — et plus particulièrement pense-t-on — Gênes. On a cru (mais la controverse est éteinte) que les plus anciennes traces se trouvaient à Bruges. La Chronijcke van Vlaanderen dit qu'en 1310 le Comte de Béthune aurait créé par charte une « Kamer van Verzekeringen ». Malheureusement la Chronijcke date du XVII^e siècle et aucun document contemporain n'est venu corroborer cette affirmation.

L'assurance se répandit en suivant les routes maritimes. Ici il convient de souligner que l'axe du commerce maritime européen aux XIV^e et XV^e siècles est surtout italo-flamand : les flottes de Venise et de Gênes vers Bruges amorcent les vastes échanges entre le Nord et le Midi.

Il y a aussi déjà un mouvement italo-anglais (la police du Lloyd's — reproduction presque textuelle des vieilles polices italiennes, parle toujours de « Lombard street »). Mais la puissance de Bruges comme port, comme marché international et comme place de banque dépasse de beaucoup celle de Londres.

Et voilà Bruges devenant — à côté de Londres, — un centre essentiel de distribution de l'assurance maritime pour le Nord de l'Europe.

Puis au XVI^e siècle, voici que le décor change : la découverte des Indes et des Amériques transforme l'aspect du commerce maritime. Venise — qui monopolisait, avec Gênes, le commerce de l'Orient — voit rapidement diminuer son importance. Les Portugais vont chercher directement aux Indes les cargaisons précieuses dirigées auparavant vers Venise. Voici Lisbonne qui grandit. Les Espagnols de leur côté virent Cadix et Séville prendre une importance mondiale. Or entre le Portugal (Isabelle était la mère de Charles le Téméraire), l'Espagne d'une part, et l'héritage des ducs de Bourgogne, les liens de famille — et pour l'Espagne : l'identité des princes régnants — firent que Bruges — puis bientôt formidablement : Anvers — devinrent les vrais pivots du commerce européen.

On ne se figure plus ce qu'était Anvers au XVI^e siècle. Son éclat mettait dans l'ombre Venise, Lyon et Londres. Le

Nord-Ouest de l'Europe constituait sa banlieue. Aussi joua-t-il un rôle important au point de vue des assurances maritimes, d'ailleurs presque exclusivement entre les mains d'Italiens, d'Espagnols et de Portugais. J.-B. Ferrufini — dans un mémoire tendant à la création d'un monopole de courtage — dit qu'il y avait à Anvers « plus de 600 personnes vivant de l'assurance » ! Les polices émises en Angleterre se référaient aux usages de Londres « ou d'Anvers ». Deux grands livres de l'Espagnol Henriquez — qui se trouvent aux archives de la ville d'Anvers — témoignent de l'activité du marché des assurances.

Nos grandes ordonnances portent la trace du développement extraordinaire de nos institutions maritimes et plus particulièrement de l'assurance. Citons celle de Philippe-le-Bon de 1458, celles de Charles-Quint : 1537, 1549, 1551; puis celles de Philippe II : 1563 et 1570. Enfin les « *Compilatæ* » de 1609, véritable monument où la seule matière des assurances comprend des centaines d'articles.

Est-il étonnant de voir le *Guidon de la Mer* — le célèbre traité français sur les assurances dont l'auteur est inconnu — s'inspirer de nos Ordonnances ?

Enfin faut-il rappeler que Valin cite expressément nos Ordonnances comme figurant parmi les matériaux utilisés pour l'élaboration de la célèbre Ordonnance de la Marine de 1681 ?

Algemeene Slotvergadering

**TOESPRAAK DOOR DEN HEER VOORZITTER
HENRY DE VOS,**

Directeur Generaal van het Zeewezen.

Assemblée générale de clôture

**DISCOURS DE M. LE PRESIDENT
HENRY DE VOS,**

Directeur Général de la Marine.

Après deux journées de travaux continus dans les sections, après des discussions parfois laborieuses mais toujours instructives, après un énorme effort de travail et de compréhension, nous pouvons mettre le point final à la conclusion de ces journées d'étude concrétisée dans les vœux des différentes sections, que je prie les présidents respectifs de bien vouloir soumettre à l'assemblée pour ratification.

Na twee dagen van onophoudend werk in de afdeelingen, na zeer grondige en zeer leerrijke besprekingen, na die groote krachtinspanning komen wij tot de wenschen en besluitselen van de verschillende afdeelingen. Ik vraag dus de Heeren Voorzitters deze wenschen en besluitselen aan de goedkeuring van de vergadering te willen onderwerpen.

(De Afdeelingsvoorzitters geven kennis van de uitslagen der besprekingen in hunne afdeelingen. De neergelegde wenschen en besluitselen worden met algemeene stemmen goedgekeurd.)

(Les Présidents des sections déposent les conclusions auxquelles ont abouti leurs travaux. Ces vœux et conclusions sont adoptés à l'unanimité.)

Le Bureau Permanent transmettra ces vœux aux organismes et autorités compétentes pour examen et suite.

Het Bestendig Komiteit van het Congres zal de wenschen overmaken aan de bevoegde overheden en organismen, voor onderzoek en gevolg.

Je tiens à remercier bien sincèrement tous mes collaborateurs qui assurèrent le succès du Congrès : MM. Charles Hervy-Cousin, Marcel Alexandre et K. Vranckx, pour la première section; MM. Ch. Dezuttere, John Bauwens, C. Willems et J. Sioen, pour la deuxième section; MM. le Commandant Goor, M. Grimard, E. Gillon et Van Dyck, pour la troisième section; le Prof. A. Van de Velde, M. E. De Bock et l'ingénieur Baetslé, pour la quatrième section; MM. J. Muls, Pauwaert et Mlle M. L. Huybreghs, pour la cinquième section; le Prof. Gunzburg et le Dr. Van der Beken, pour la sixième section; MM. Van Parijs, A. Fridt et A. Van Cuyck pour la septième section; M. A. De Pauw, Trésorier et M. J. Van Hal, Secrétaire Général du Congrès.

Qu'il me soit permis de vous rappeler l'importance des rapports présentés à ce Congrès — (ils sont au nombre de 76) — et dont l'ensemble forme un travail magnifique; je constate que certaines sections ont pu retenir plus de matériaux constructifs que d'autres, mais le tout est d'une valeur et d'une portée considérables.

On peut affirmer que le présent Congrès, comme le précédent, a connu un légitime succès, que connaîtront les Congrès qui suivront.

Si l'expérience a relevé quelques lacunes de détail, imputables en ordre principal aux moyens financiers limités, il importe avant tout de considérer le but poursuivi et la bonne volonté des organisateurs.

L'expérience nous dictera les améliorations à apporter. Nous avons la foi et poursuivrons notre effort inlassablement.

Je me plais à rendre hommage à tous mes collaborateurs, auxquels j'adresse tous mes éloges et tous mes remerciements.

La formule de décentralisation adoptée a fait ses preuves. Les présidents des sections recherchent et réunissent les rapporteurs, examinent les rapports, conduisent les travaux. Ils facilitent grandement la tâche du Président Général, qui ouvre les oreilles et les yeux pour recueillir des leçons.

La presse, qui comprend si bien son rôle d'éducatrice des foules, appuie toutes les initiatives de la Marine. Grâce à elle, grâce à son concours, la portée de notre effort sera étendue, nos travaux fécondés. Une fois de plus, elle a joué dignement son grand rôle et je l'en remercie. Elle sera avec nous pour mener le pays vers ses grandes destinées maritimes.

Merci encore à tous. Et « Au prochain Congrès ».

N'oubliez pas entre temps que ces journées ont été une glorification de la mer.

La mer, ce miroir de nos âmes, qui nous stimule dans toute œuvre constructive;

La mer qui chante dans la joie;

La mer qui berce dans le deuil;

qui apporte la richesse au milieu des misères;

qui anéantit la richesse dans l'orgueil;

La mer qui fait battre à l'unisson le cœur des hommes.

Ziehier nu het einde van ons werk.

Binnen enkele oogenblikken, hoort dit tweede Congres tot het verleden. Het zal er niet inzinken en verdwijnen; want gij hebt gehoord wat er uit volgt en wat er van overblijft. De wenschen zullen een gevolg krijgen. Wij richten reeds de oogen naar de toekomst en de volgende studiedagen.

Want een succes mag niet zonder weerga blijven. Succes baart succes. Wij hebben enkel de getrokken lijn te volgen, tot de eindvoltooiing van ons programma tot de zegepraal.

Dit succes is te danken aan al mijne medewerkers en bijzonder aan de Heeren Voorzitters en de Komiteiten der afdeelingen. Zij doen al het werk. Ik neem enkel het woord en zoo weinig mogelijk. En ik doe mijn oogen en mijn ooren open om lessen te krijgen.

Dank ook aan de Pers, die ons zoo getrouw en gedienschtig bijstaat, en zonder dewelke wij niets volbrengen kunnen.

Dank aan U allen, leden van het Congres, vaarwel, tot volgende studiedagen.

Vergeet ondertusschen niet dat dit Congres is geweest : een verheerlijking van de zee.

De zee — spiegel van onze ziel en van ons gemoed;

De zee — die verzacht in wee, de aanmoedigende, opwekkende zee;

De zee — die zingen kan in vreugde;

De zee — die wiegen kan in rouw;
Die rijkdom brengt, in ellende;
Die weelde ontnemt, in hoogmoed;
De zee — die vereenigt de harten der menschen en de
belangen der volkeren;
De diepe — de grondelooze — de oneindige zee !

M. Smeesters, Président de la Ligue Maritime Belge, Section d'Anvers, se lève ensuite et demande à l'assistance de vouloir acclamer M. Henry DE VOS, qui est à la fois, le Président, l'organisateur et la cheville ouvrière des Congrès de la Mer et qui, par surcroît, en sa qualité de Directeur Général de la Marine, défend avec tant d'ardeur les intérêts maritimes du pays (applaudissements prolongés).

Pour conclure, M. Smeesters, félicite, à son tour, les autorités civiles et militaires et la Presse de l'intérêt et de la bienveillance témoignés à la Semaine Maritime et le Congrès National de la Mer à Anvers.

De Heer Voorzitter, bedankt nogmaals de aanwezigen voor de menigvuldige blijken van sympathie die hem, tijdens deze congresdagen, betuigd werden, en verklaart het tweede Congres van de Zee gesloten.

LEDENLIJST

LISTE DES MEMBRES

- AGENCE MARITIME INTERNATIONALE, S. A., 61, Rempart Ste-Cathérine, Anvers.
- AGENCE MARITIME SAMUEL STEWART & C^o, S. A., 2, quai Ortélius, Anvers.
- ALEXANDER, M., Armateur, 10, quai Ernest Van Dyck, Anvers.
- ALEXANDER, F., S. A., quai Van Dyck, 10, Anvers.
- ALGEMEENE BEROEPSVEREENIGING VOOR HET ANTWERPSCHE STOUWERSBEDRIJF, 241, Italelei, Antwerpen.
- AMERICAN PETROLEUM COMPANY, S. A., 101, avenue de France, Anvers.
- ASPELAGH, A. J. J., Waterschout van Antwerpen, 41, Karel Rogierstraat, Antwerpen.
- ATELIERS DE REPARATION ET CHANTIERS BELIARD CRIGHTON & C^o, Division d'Ostende, Bassin d'Evolution, Ostende.
- ATELIERS DE REPARATION ET CHANTIERS BELIARD & CRIGHTON & C^o, 21, quai Ouest-Bassin Kattendijk, Anvers.
- BAELS, H., Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen, Brugge.
- BAETSLE, R., 46, Savaenstraat, Gent.
- BAUWENS, J., Armateur, 25, rue Euphr. Beernaert, Ostende.
- BEAUPREZ, E., Voorzitter van den Bond der Oostendsche Vischhandelaars, Vischmijn, 48, Oostende.
- BERNARDINO CORRÉA & C^o, 10, rue de la Bourse, Anvers.
- BERTRAND, L., Dr., 9, rue Kilian, Anvers.
- BEUKELEERS, J., 563, Bredabaan, Merxem.
- BEUKELEERS, E., Vice-Président de l'Académie de Marine de Belgique, 361, Bredabaan, Merxem.
- BIHIN, E., Chef Expéditeur, 11, rue des Flandres, Vilvorde.
- BLANCHART, 2, avenue des Tropiques, Forest-Bruxelles.
- BLONDÉ, A., Havenkapitein, Ibis, Aeroplaanlaan, Gent.
- BLONDÉ, A., Capitaine d'Armement, Ostende.
- BLY, G., Directeur van het Loodswezen, 507, Groote Steenweg, Berchem-Antwerpen.
- BOEN, D., te Calmpthout.
- BOND DER VER. VISCHVERKOOPERS DER STED. VISCHMARKT, Antwerpen.

- BONNET, 120, avenue des Petits Coqs, Anvers.
BOOGAERS, A., Aalmoezenier, 23, Dolfijnstraat, Antwerpen.
BRANDLIGHT, 232, Longue rue d'Argile, Anvers.
BREES, L., Dr., 28, Canal des Teinturiers, Anvers.
BRUNET, A., 27, Vischmijn, Oostende.
BRUNET, E., Handelaar, 31, Laponstraat, Oostende.
CALLENS, J., Villa Floralia, Kortrijk.
CAUTERMAN, F., Chirurgien, Chef de service honoraire des Hôpitaux d'Anvers, 11, avenue Van Eyck, Anvers.
CHAMBRE DE COMMERCE, 117, Rempart du Bassin, Bruges.
CHANTIERS COCKERILL, Hoboken.
CHARDOME, P., Ingénieur Naval, Adm. Directeur du Chantier Naval de Rupelmonde.
CHRISTELIJKE CENTRALE VAN VERVOERARBEIDERS, 12, Entrepotplaats, Antwerpen.
CHRISTIAENS, A., Geneesheer, 29, Congresstraat, Antwerpen.
CLYMANS, L., Bestuurder der Stedelijke Vischmijn, Antwerpen, 13, Scheldestraat, Antwerpen.
CLOET, F., Garnaalhandelaar, Oostende.
COMPAGNIE BELGE TRANSMARINE, S. A., 1, rue Rubens, Anvers.
COMPAGNIE DENS OCEAN, S. A., 52, Meir, Anvers.
COMPAGNIE MARITIME BELGE, 61, Rempart Ste-Cathérine, Anvers.
COMPAGNIE DE TRANSPORTS D'EXPLOSIFS, S. A., 6, rue de la Justice, Anvers.
COMPTOIR LEVANT ET MEDITERRANEE, S. A., 43, Klipdorp, Anvers.
COURTOIT, 98, rue de la Province, Anvers.
COUTEAUX, H., Commandant-Bestuurder der Rijksmarineschool, Oostende.
CROIX-ROUGE DE BELGIQUE, 80, rue de Livourne, Bruxelles.
CUVELIER, 204, Grande Chaussée, Berchem-Anvers.
DAUE, R., Ingénieur Naval, Ingénieur en Chef au Chantier Cockerill, 22, avenue Louise, Hoboken.
DE BAER, Délégué du Com. Nautique, 26, Canal des Brasseurs, Anvers.
DEBECKER, J., Prof., Maître de Section du Model Yacht Club de Bruxelles, 83, rue de la Croix-de-Fer, Bruxelles.
DE BOCK, E., 172, avenue de Belgique, Anvers.
DEBRA, H., Handelaar, Zeebrugge.
DE BURBURE DE WESENBEEK, 35, avenue Dailly, Bruxelles.
DECKERS & WIRTZ, Marché aux Souliers, Anvers.

- DE CLEYN, Fr., (E. P.), Vice-Président de l'Académie de Marine,
13, rue du Prince, Anvers.
- DECROP, L., Adm.-Délégué de la Motorvisscherij N. V., quai de
l'Armement, Ostende.
- DE GHYNST, Commissaire Maritime, à Anvers.
- DE GROOTE, F., Schepen te Heyst-aan-Zee.
- DE LAUSNAY, 8, Groenplaats, Antwerpen.
- DEPAUW, Ant., Rijksbeambte, Denderleeuw.
- DEPAUW, J., 17, rue de la Giroflée, Anvers.
- DE RUETTE (Dr.), Ex-attaché au Cabinet du Ministre de l'Hygiène
et Prévoyance Sociale, 144, chaussée de Dinant, Wépion s/Meuse.
- DE RIJCKE, M., (Mme), 83, Voskenslaan, Gent.
- DE RIJCKER, Joris, Bremwijk-Wilgenhof, Blankenberghe.
- DESCAMPS, 68, avenue Lambeau, Woluwé-St-Lambert.
- DESQUIENS, 12, rue Hennot, Liège.
- DE VILLARTAY, J., Directeur de la Compagnie Générale « Trans-
atlantique », 16, Meir, Anvers.
- DE VOS, H., Directeur Général de l'Administration de la Marine, 90,
rue de la Loi, Bruxelles.
- DE VRIENDT, L., Havenmeester, Bestuurder der Visscherijhaven van
Zeebrugge.
- DE VUYST, P., Directeur Général honoraire au Ministère de l'Agricul-
ture, 22, avenue de l'Yser, Bruxelles.
- DE WINNE, G., 34, Brantstraat, Antwerpen.
- DEZUTTERE, K., 5, Philips de Goede laan, Brugge.
- DIDIER, E., Assureur, 133, avenue de Jette, Bruxelles.
- DIELTIENS, J., Bediende, 2, Oranjestraat, Antwerpen.
- DIERYCKX, Délégué Com. Nautique, 26, canal des Brasseurs, Anvers.
- DUFOUR, G., Ingénieur, 39, rue Hugo Verriest, Anvers.
- EGEMA, S. A., 1, quai de Rouen, Anvers.
- EIFFE & C^o, 43, Longue rue Neuve, Anvers.
- EMPAIN (Baron Louis), 12, rue du Bois-Sauvage, Bruxelles.
- ESTUR, J., Bestuurder der Belgische Zeevaartvereniging, Noordkas-
teelstraat, 6, Antwerpen.
- FRANCK, A., 64, avenue du Parc de Woluwe, Auderghem.
- FRIDT, A., 1, place des Armateurs, 1, Bruxelles-Maritime.
- GENERAL STEAM, S. A., 23, rue St-Paul, Anvers.
- GERLING, F., Ancien Président de la Fédération Maritime d'Anvers,
9, quai aux Charbons, Anvers.
- GEVERS, A., 14, rue Lemmé, Anvers.
- GHYS, H., 4, Zuidstraat, Oostende.

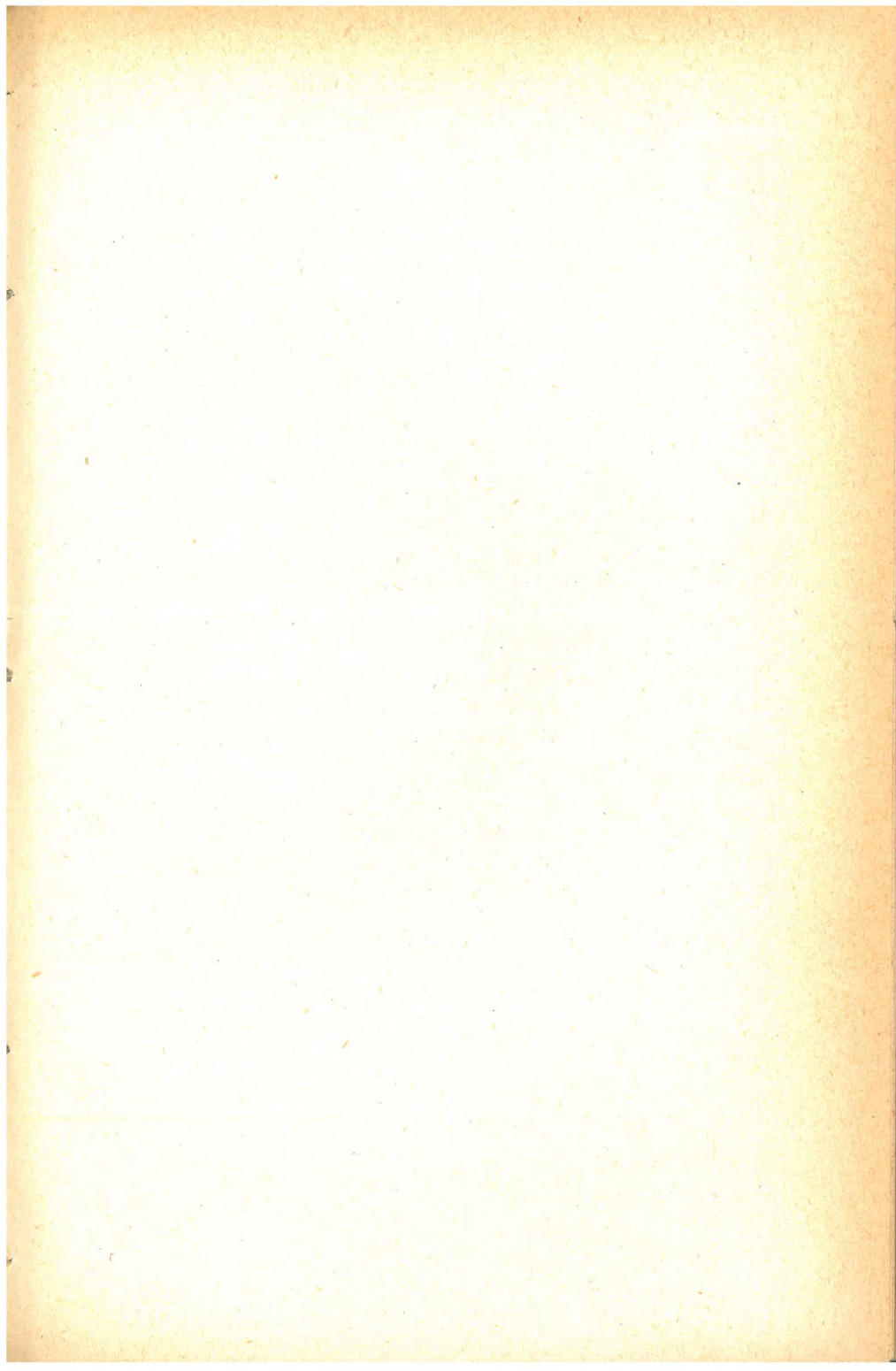
- GILLON, E., Ingénieur Civil et Naval, 265, avenue de Tervueren, Bruxelles.
- GLOBUS, S. A., Conserverie, 22, rue Denayer, Denderleeuw.
- GOEMAERE, A., 2, quai Ortélius, Anvers.
- GOOR, G., Commandant - Directeur à l'Administration de la Marine, 38, square Vergote, Bruxelles.
- GRISAR, A., Président de l'Association Maritime Belge, 6, rue de la Citadelle du Nord, Anvers.
- GRISAR ET MARSILLY, 2, quai Tavernier, Anvers.
- GEURTS, R., Armateur, 14, rue de l'Empereur, Anvers.
- GUNZBURG, I., Professeur-Médecin, 3, rue Bex, Anvers.
- HAILLEZ, G., Adm. Délégué de la S. A. « Les Frigorifères du Littoral », 1, Longue rue des Violettes, Gand.
- HANEUX, Délégué du Com. Nautique, 26, Canal des Brasseurs, Anvers.
- HARGOT, 183, Longue rue d'Argile, Anvers.
- HERMANS, L., Armateur, 1, rue des Sculpteurs, Anvers.
- HERVY-COUSIN, Ch., 83, rue de la Croix-de-Fer, Bruxelles.
- HERVY, Jean, Avocat, 20, rue d'Ecosse, Bruxelles.
- HEYDT, G., Président du Model Yacht Club d'Anvers, 2, place de la Comédie, Anvers.
- HEYNDRIKX, A., Apotheker, Bestuurder der Zeevisscherijschool te Bouchaute, 2, Brusselsche Steenweg, Ledeberg.
- HUBERT, A., Adm. Délégué de la S. A. Int. de Télé. sans Fil, 13, rue de Bréderode, Bruxelles.
- HUYBREGHS, M. L., (Mlle), Sténo, rédacteur à l'Administration de la Marine, 90, rue de la Loi, Bruxelles.
- IRISH SHIPPING AGENCY, S. A., 2, quai Ortélius, Anvers.
- JACOB, M., Directeur de la Ligue Maritime Belge, 156, avenue Molière, Bruxelles.
- JANSSENS, H., Président Ass. des Négociants Expéditeurs et Importateurs, Anvers.
- JANSSENS, Ch., Directeur Général du Salon de l'Alimentation, 10, place de Brouckère, Bruxelles.
- JUSSIAUT, C., Président de la Chambre de Commerce d'Anvers, 22, Longue rue Neuve, Anvers.
- KOCKAERT, 42, Houthemse steenweg, Vilvoorde.
- KRAFT de la SAULX, Ingénieur, 41, avenue C. de Gerlache, Liège.
- LAENEN, A., Bestuurder van Maatschappijen, 38, Groenestraat, Brugge.
- LAMBRECHTS, A., 67, av. de la Constitution, Ganshoren-Bruxelles.
- LAMBREGT, H., Reeder, 6, Yzerenwegstraat, Oostende.

- LASTCHENKO, Ingénieur de Constructions Navales, 204, rue Lamorinière, Anvers.
- LAUDE, H., Directeur à l'Université Coloniale, Anvers.
- LECLERCQ, 94, rue Marie-Christine, Bruxelles.
- LECLERCQ (Mlle), 94, rue Marie-Christine, Bruxelles.
- LEENAERS, Délégué du Com. Nautique, 26, Canal des Brasseurs, Anvers.
- LEFEVRE, G., Inspecteur over het Visscherijonderwijs, 31, Muscardstraat, Oostende.
- LEPOUR, 4, rue Arenberg, Anvers.
- LESTAGE, J. A., Membre de la Commission de mariculture, 66, avenue de la Floride, Uccle (3).
- LONDES, H. J., Adm. Délégué de la S. C. Industrielle des Pêcheries à Ostende, quai de l'Armement, Ostende.
- LOZE, L., Com. Dir. de l'Ecole de Navigation, Ostende.
- MAERNOUDT, Chef de l'Inspection d'Anvers, S. A. Int. de Tél. sans Fil, rue de Bréderode, Bruxelles.
- MAJOR, L., Secretaris Belgische Zeemansbond, 50, Schipperstraat, Oostende.
- MARIQUE, J., Ingénieur, Chef de service d'Etudes S. A. Int. Tél. sans Fil, 13, rue de Bréderode, Bruxelles.
- MEERBERGEN, G., 24, Oxystraat, Antwerpen.
- MENNIG, E., 6, place des Héros, Bruxelles.
- MENU, C., Vischafslager, Jozef II straat, Oostende.
- MEULEMEESTER, J., Voorzitter der U. O. M., 12, Albert Grisarstraat, Anvers.
- MEEUWISSEN, J., 68, Voskenslaan, Gent.
- MISTLER, E., Président de l'Art Contemporain, 23, place de Meir, Anvers.
- MOLLET, R., Afgev., Beheerder « Krediet aan de Zeevisscherij », 43, Frère-Orbanstraat, Oostende.
- MORY BUNKERING C^o, S. A., 12, plaine van Schoonbeke, Anvers.
- MULS, J., Dokter, Conservator van het Koninklijk Muzeum voor Schoone Kunsten, Antwerpen.
- MYCKE, R., Chambre Syndicale des Poissonniers, 164, avenue Princesse Elisabeth, Bruxelles (III).
- NEWMAN & SON, 23, quai Jordaens, Anvers.
- NICOLAIDIS, Consul de Grâce Suppl^t., 22, rue Maréchal Gérard, Anvers.
- NIERINCK, L., 33, rue de Stockholm, Ostende.
- NOTERDAEME, C., Schoolbestuurder en dd. Bestuurder der Vrije Visscherijschool, 13, Duinstraat, De Panne.

- OPDEBEEK, G., 42, Provinciestraat, Antwerpen.
- OVERZIER, B., Vischmijn, 27, Oostende.
- PADUART, A., Directeur de l'Ecole Supérieure de Navigation Maritime, 6, rue de la Citadelle du Nord, Anvers.
- PANIELS, D., Adm. de Sociétés Maritimes, 29, rue Maréchal Foch, Bruxelles (III).
- PAUWAERT, M., 83, Patijntje, Gent.
- S. A. PECHERIES A VAPEUR, 35, quai de l'Armement, Ostende.
- PERPETE, G., Ingénieur-Conseil A.I.M., 29, rue Van Campenhout, Bruxelles.
- PICHRy, G. F., Dir. Gén. adjoint de The Texas Company S.A.B., 47, avenue des Arts, Bruxelles.
- PIROOTE, L., Bestuurder Vischmarkt, 22, Mirystraat, Gent.
- POLL, J., Président du Conseil d'Enquête Maritime, 10, avenue du Parc, Gand.
- PORIAU, G. F. J., Leeraar, 32, Leopoldlei, Ste-Mariaburg.
- POTVLIERGE, Délégué du Com. Nautique, 26, Canal des Brasseurs, Anvers.
- RAMLOT, P., 50, rue de l'Ermitage, Bruxelles.
- RAU, F., 36, Minque, Ostende.
- RED STAR LINE, S. A., 24, Meir, Anvers.
- REMY, E., Directeur Honoraire de l'Ecole Supérieure de Navigation, 36, avenue Longchamps, Bruxelles (Uccle).
- RENIER, G., Professeur, 25, rue de la Loi, Anvers.
- REYNAERTS (Dr.), Médecin résident aux Thermes, 98, chaussée de Nieuport, Ostende.
- ROGMANS (Mme), 30, rue de l'Empereur, Anvers.
- RO TSAERT, A., Avocat, Vice-Président de la Ligue Maritime Belge, 8, rue Kiliaen, Anvers.
- ROUWENS, L., Voorzitter van den Bond der Natien van Antwerpen, 15-17, Leguitstraat, Antwerpen.
- SABAT, S. A. Belge d'Affrètements et de Transports, quai Van Melteren, Anvers.
- SACRE, J., Journalist, 896, Romeinsche Steenweg, Wemmel.
- SASSE, E., Courtier Maritime, Président du Tribunal de Commerce, Consul Général de Finlande, 24, Meir, Anvers.
- SEGHERS, A., Constructeur de Navires, quai de l'Armement, Ostende.
- SIMON, E., Chef du Service Technique de Sondage, Ultra Sonore, S. A. de Tél. sans Fil, 13, rue de Bréderode, Bruxelles.
- SIOEN, J., Ingénieur, Steenstraat, Brugge.
- SOHR, F., Président du Comité des Assureurs Maritimes d'Anvers, Anvers.

- SPETH HOLTERHOFF, (Mme), avenue Milcamps, 43, Bruxelles.
- STIENON, E., Chef du Service Médical de la Cie Maritime Belge, 7, avenue d'Amérique, Anvers.
- STOMP, A., Commissaire Général du Salon de l'Alimentation, 10, place de Brouckère, Bruxelles.
- STRADIOT, O., Eerste Opsteller bij den Dienst der Zeevaartpolitie Afdeeling Zeevisscherij, Oostende.
- STUBBE, Délégué Com. Nautique, 26, Canal des Brasseurs, Anvers.
- TIBERGHEN, Ingénieur, 29, rue de l'Orme, Bruxelles.
- TRANSPORT & TRADING COMPANY LTD., place de la Victoire, Anvers.
- UNION DES ARMATEURS BELGES, 17, Longue rue Neuve, Anvers. (10 adhésions).
- VAN ACKER, L., Colonel-Intendant Commandant du 2^e Corps d'Intendance, 86, rue Sandéus, Anvers.
- VAN AUBEL, E., Médecin, 142, chaussée de Malines, Anvers.
- VAN CAILLIE, A., Directeur Gén. A. C. M., 22, avenue Eugène Demolder, Bruxelles.
- VAN CUYCK, J., Advokaat, 95, Lange Leemstraat, Antwerpen.
- VAN DAMME, P., Adm. Délégué des Installations Maritimes, 11, rue Gheerwijn, Bruges.
- VAN DEN ABEELE, A., Sec. Ver. Synd. Kamer Haringgrovers en Inleggers, 55, Coupurelei, Brugge.
- VAN DEN BEMDEN Frères, S. A., 32, rue Kronenburg, Anvers.
- VAN DEN BERGHE, P., Bestuurder van het Visscherijblad, 28, Spaarzaamheidstraat, Oostende.
- VAN DER BEKEN, P. (Dr.), 14, avenue Isabelle, Anvers.
- VAN DER ROL, G., Directeur Gén. de l'Armement Ostendais, Ostende.
- VANDERSTEGEN, A., Bourgmestre de Gand.
- VAN DE VELDE, J., Docteur, 133, Coupure, Gand.
- VAN DE VELDE, A. J. J., Dr., Houtbriel, 22, Gent.
- VAN DE VLIEDT, J., Best. van het Rijkskliniekgesticht Min. van Justicie, Brugge.
- VANDEWALLE, F., Docteur, 21, Yzerstraat, Oostende.
- VAN EMELÉN, F., Docteur, membre de la Commission Médicale Provinciale, place de l'Aurore, 29, Anvers.
- VAN HAL, J., 59, Naamschestraat, Leuven.
- VAN HALTEREN, Ch., Secrétaire de la Fédération du Yachting Belge, 6, rue Maurice des Ombiaux, Bruxelles.
- VAN HOETER, F., 71, bd de Waterloo, Bruxelles.
- VAN LENNEP, J. (Dr.), 35, St. Paulustraat, Antwerpen.

- VAN LIERDE, A., Ingénieur, Chef du Service Technique, S. A. Int. de Tél. sans Fil, 13, rue de Bréderode, Bruxelles.
- VAN OMMEREN, Comptoir Mar. Anversois, S. A., 18, Plaine Falcon, Anvers.
- VAN PERCK, G., 28, rue de la Concorde Bruxelles.
- VAN RYSELBERGHE, Délégué du Com. Nautique, 26, Canal des Brasseurs, Anvers.
- VELTHOF, G., Directeur, Visscherijhaven, Oostende.
- VERBEKE, M., Secrétaire de la « Motorvisschers Vereeniging » Hand in Hand », 33, Rampe de Flandre, Ostende.
- VERBIEST, A., Pêcheur, 13, Thomas Van Loonstraat, Opex-Oostende.
- VERHAEGHE DE NAYER, Echevin de la Ville de Bruxelles, 155, rue de la Loi, Bruxelles.
- VERHEYEN, E., 2, Courte rue des Claires, Anvers.
- VERHOFSTADT, G., Ingénieur Naval, 24, avenue Marie Henriette, Hoboken.
- VERSCHDELDE, R., 11, boulevard des 4 Journées, Bruxelles.
- VINCENT, G., Sous-Directeur de la S. A. Int. de Tél. sans Fil, 13, rue de Bréderode, Bruxelles.
- VINCKE, L. 149, Italiëlei, Antwerpen.
- VLAEMINCKX, E., Afdeelingshoofd bij het Bestuur van het Zeewezen, 90, Wetstraat, Brussel.
- VRANCKX, K., Zeeofficier, Secretaris van de Academie der Marine, 31, Borgerhoutstraat, Antwerpen.
- WATERMAN LINES (Antwerp), S. A., 24, Meir, Anvers.
- WESTCOTT & C^o, 21, Canal des Brasseurs, Anvers.
- WILLAERT, P. F. Directeur van de Handelshoogeschool, St. Ignatius, 13, Prinsstraat, Antwerpen.
- WILLEMS, H., 21, Vischmijn, Oostende.
- WILLEMS, C., 21, Vischmijn, Oostende.
- WILLIAME, L., 12, rue Rijkmans, Anvers.
- WORMS & C^o, 2, quai Ortélius, Anvers.
- WYBAUW, G., Docteur en Médecine, Vice-Président du Cercle Médical d'Anvers, rue Quellin, 64, Anvers.



INHOUDSTAFEL

	Bladzijde
Beschermingskomiteit	3
Inrichtingskomiteit	7
Lijst der Officieele Afgevaardigden	16
Reglement	19
Programma	23

Algemeene Openingsvergadering.

Rede door den Heer Directeur Generaal H. De Vos, Voorzitter van het Congres	24
Rede door den Heer H. Baelis, Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen	30

Werking der Afdeelingen.

EERSTE AFDEELING.

Zeevaartpropaganda.

Lijst der leden van het bureel	37
VERSLAGEN :	
× La Propagande maritime par l'école (R. P. De Cleyn)	38
× L'Almanach illustré de la Marine Belge (M. Dauwe)	50
× Voor een Nationaal Zeevaarkundig Muzeum (M. Vranckx)	53
× De Film en de Zee (M. Sacré)	57
× La construction des modèles de bateaux en Belgique (M. Debecker)	70
× Pour l'Initiation Maritime de l'Esprit Public (M. de Burbure)	73
Verslag der zittingen	77
Wensen	80

TWEEDE AFDEELING.

Handel van de Zeeprodukten. — Wetgeving. Sociale Economie.

Lijst der leden van het Bureel	85
VERSLAGEN :	
× Het verbruik van visch in het Belgisch Leger (M. Van Acker)	86

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Comité de Patronage	3
Comité Organisateur	7
Liste des délégués officiels	16
Règlement	19
Programme	23

Assemblée générale d'ouverture.

Discours de M. le Directeur Général H. De Vos. Président du Congrès	24
Discours de M. Baels, Gouverneur de la Province de la Flandre Occidentale	30

Travaux des Sections.

PREMIERE SECTION.

Propagande en faveur des Intérêts maritimes.

Liste des membres du bureau	37
RAPPORTS :	
La Propagande maritime par l'école (R. P. De Cleyn)	38
L'Almanach illustré de la Marine Belge (M. Dauwe)	50
Voor een Nationaal Zeevaartkundig Muzeum (M. Vranckx)	53
De Film en de Zee (M. Sacré)	57
La construction des modèles de bateaux en Belgique (M. Debecker)	70
Pour l'Initiation Maritime de l'Esprit Public (M. de Burbure)	73
Compte-rendu des séances	77
Vœux	80

DEUXIEME SECTION.

Commerce des Produits de la Mer. — Législation. Economie sociale.

Liste des membres du bureau	85
RAPPORTS :	
Het verbruik van visch in het Belgisch Leger (M. Van Acker)	86

X De zeevisch in de voornaamste inrichtingen afhangende van het Ministerie van Justicie (M. Van de Vliedt)	95
X De Zeevisch in de Weldadigheidsgestichten (M. Van Damme)	98
X L'Armement à la pêche et la consommation du poisson en Belgique (M. Bauwens)	101
X La Consommation du poisson de mer dans les grandes collectivités nationales (M. Willems)	105
X Fournissons aux collectivités nationales du poisson de qualité (M. Willems)	109
X Enkele woorden over het vischverbruik in de legers van naburige landen (M. Van Acker)	114
X De Belgische Grootharingvisserij (M. Dezuttere)	117
X De Haring en de Fiskus in België en de naburige landen (M. Dezuttere)	122
X La Grande Pêche du Hareng et la Conserverie belge (M. de Haeck)	127
X De Haringvisserij en de Rookerij (M. Van den Abeele)	133
X De Haringvisserij en de Reederij (M. Overzier)	137
X Het Ouderdomspensioen der Zeevisschers (M. Dezuttere)	144
X Het Ouderdomspensioen der Zeevisschers (H. H. Lambreght en Ghys)	149
X Het Ouderdomspensioen der Zeelieden (M. Van der Rol)	150
X Het vervroegd pensioen der visschers in de kustvisserij (M. Verbeke)	156
X Het Ouderdomspensioen van onze visschers (M. Major)	161
X De Verbondsinrichting der Belgische Reeders ter visserij (M. Dezuttere)	164
X De Beroepsinrichting van « De Vereenigde Motorvisschers-Reeders » (H. H. Lambreght en Ghys)	171
X De taks aan de bron op den verkoop der zeeproducten (M. Beauprez)	173
X Zijn eenmaking der handelsnamen en prijsregeling der visch wenschelijk ? (M. Verschelde)	180
X De wisselvalligheden der garnaalvisserij (M. Willems)	183
Verlag der zittingen	187
Wensen	201

DERDE AFDEELING.

Nijverheden behorende tot de Zeevisserij en de Zeevaart.

Lijst der leden van het Bureel	217
--	-----

VERSLAGEN :

X Pourquoi allonge-t-on les navires ? (M. Dufour)	218
X Radiogoniomètre à lecture directe Marique S.A.I.T. (M. Marique)	224
X Chargement et arrimage des navires (M. Bihin)	226
X Quelques considérations sur les inventions récentes applicables à la navigation maritime (M. Gillon)	234
X La Corrosion des métaux employés dans la construction navale (M. Gillon)	242
X L'Inoxydabilité parfaite des métaux ferreux, etc.	257

	Pages
De zeevisch in de voornaamste inrichtingen afhange van het Ministerie van Justicie (M. Van de Vliedt)	95
De Zeevisch in de Weldadigheidsgestichten (M. Van Damme)	98
L'Armement à la pêche et la consommation du poisson en Belgique (M. Bauwens)	101
La Consommation du poisson de mer dans les grandes collectivités nationales (M. Willems)	105
Fournissons aux collectivités nationales du poisson de qualité (M. Willems)	109
Enkele woorden over het vischverbruik in de legers van naburige landen (M. Van Acker)	114
De Belgische Grootharingvisserij (M. Dezuttere)	117
De Haring en de Fiskus in België en de naburige landen (M. Dezuttere)	122
La Grande Pêche du Hareng et la Conserverie belge (M. de Haeck)	127
De Haringvisserij en de Rookerij (M. Van den Abeele)	133
De Haringvisserij en de Reederij (M. Overzier)	137
Het Ouderdomspensioen der Zeevisschers (M. Dezuttere)	144
Het Ouderdomspensioen der Zeevisschers (H. H. Lambrecht en Ghys)	149
Het Ouderdomspensioen der Zeelieden (M. Van der Rol)	150
Het vervroegd pensioen der visschers in de kustvisserij (M. Verbeke)	156
Het Ouderdomspensioen van onze visschers (M. Major)	161
De Verbondsinrichting der Belgische Reeders ter visserij (M. Dezuttere)	164
De Beroepsinrichting van « De Vereenigde Motorvisschers-Reeders » (H.H. Lambrecht en Ghys)	171
De taks aan de bron op den verkoop der zeeprodukten (M. Beauprez)	173
Zijn eenmaking der handelsnamen en prijsregeling der visch wenschelijk ? (M. Verschelde)	180
De wisselvalligheden der garnaalvisserij (M. Willems)	183
Compte-rendu des séances	187
Vœux	201

TROISIEME SECTION.

Arts mécaniques et Industries maritimes.

Liste des membres du bureau	217
RAPPORTS :	
Pourquoi allonge-t-on les navires ? (M. Dufour)	218
Radiogoniomètre à lecture directe Marique S.A.I.T. (M. Marique)	224
Chargement et arrimage des navires (M. Bihin)	226
Quelques considérations sur les inventions récentes applicables à la navigation maritime (M. Gillon)	234
La Corrosion des métaux employés dans la construction navale (M. Gillon)	242
L'Inoxydabilité parfaite des métaux ferreux, etc.	257

X Récents progrès de la Technique Radioélectrique au service de la Navigation maritime (M. Van Lierde)	261
X Radiotéléphonie fluviale (M. Van Lierde)	266
X De verzanding van Zeebrugge en de ontzanding of vermagering van de Oostkust (M. De Groote)	268
Verslag der zittingen	273
Wenschen	289

VIERDE AFDEELING.

Wetenschappen van de Zee.

Lijst der leden van het Bureel	291
--	-----

VERSLAGEN :

X Note sur l'influence de l'eau douce, ou l'eau de rivière, sur le développement de la moule, spécialement dans le Braakman (M. De Bock)	292
X Quand faut-il manger des moules ? (M. De Bock)	294
X Over Voedingswaarde van mosselen (M. Van de Velde)	296
X Da Samenstelling van Crangon Vulgaris (Garnaal) (M. De Clercq)	299
X Over de Scheikundige samenstelling van het vleesch van Delphinus Delphis (Dolfijn) (M. De Clercq)	302
X Verdere Onderzoekingen over het bepalen van den verscheidsgraad van de Zeevisch (M. Van de Velde)	303
X Een Voorproef bij de Bacteriologische bepaling van verscheidsgraad van visch (M. Baetslé)	307
X Verslag over de vischkeuring in de stedelijke vischmijn te Antwerpen (M. Clymans)	311
X Vischkeuring (M. Velthof)	313
X De Verschheid van de zeevisch (M. Piroote)	315
Verslag der zittingen	320
Wenschen	323

VIJFDE AFDEELING.

Letterkunde en Kunsten over de Zee.

Lijst der leden van het Bureel	325
--	-----

VERSLAGEN :

X L'Interprétation de la mer dans l'art des anciens Pays-Bas (Mme Speth-Holterhoff)	326
X Quand la peste ravageait nos ports flamands (M. de Burbure)	343
X La Pêche et les Pêcheurs d'Anvers jadis et aujourd'hui (M. de Burbure)	348
X A propos d'un portrait de Frans Hals (M. de Burbure)	352
X Vie et Agonie de la Compagnie d'Ostende (M. de Burbure)	370
X De Verzuchting van Antwerpen om de verloren zeëen (M. Prims)	378
Verslag der zittingen	385
Wenschen	387

	Pages
Récents progrès de la Technique Radioélectrique au service de la Navigation maritime (M. Van Lierde)	261
Radiotéléphonie fluviale (M. Van Lierde)	266
De verzanding van Zeebrugge en de ontzanding of vermagering van de Oostkust (M. De Groote)	268
Compte-rendu des séances	273
Vœux	289

QUATRIEME SECTION.

Sciences de la Mer.

Liste des membres du bureau	291
<i>RAPPORTS :</i>	
Note sur l'influence de l'eau douce, ou l'eau de rivière, sur le développement de la moule, spécialement dans le Braakman (M. De Bock)	292
Quand faut-il manger des moules ? (M. De Bock)	294
Over Voedingswaarde van mosselen (M. Van de Velde)	296
Da Samenstelling van Crangon Vulgaris (Garnaal) (M. De Clercq)	299
Over de Scheikundige samenstelling van het vleesch van Delphinus Delphis (Dolfijn) (M. De Clercq)	302
Verdere Onderzoekingen over het bepalen van den verscheidsgraad van de Zeevisch (M. Van de Velde)	303
Een Voorproef bij de Bacteriologische bepaling van verscheidsgraad van visch (M. Baetslé)	307
Verslag over de vischkeuring in de stedelijke vischmijn te Antwerpen (M. Clymans)	311
Vischkeuring (M. Velthof)	313
De Verschheid van de zeevisch (M. Piroote)	315
Compte-rendu des séances	320
Vœux	323

CINQUIEME SECTION.

Littérature et Arts de la Mer.

Liste des membres du bureau	325
<i>RAPPORTS :</i>	
L'Interprétation de la mer dans l'art des anciens Pays-Bas (Mme Speth-Holterhoff)	326
Quand la peste ravageait nos ports flamands (M. de Burbure)	343
La Pêche et les Pêcheurs d'Anvers jadis et aujourd'hui (M. de Burbure)	348
A propos d'un portrait de Frans Hals (M. de Burbure)	352
Vie et Agonie de la Compagnie d'Ostende (M. de Burbure)	370
De Verzuchting van Antwerpen om de verloren zeëen (M. Prims)	378
Compte-rendu des séances	385
Vœux	387

ZESDE AFDEELING.

Geneeskunde — Balneologie en Hydrotherapie

Lijst der leden van het Bureel	389
--	-----

VERSLAGEN :

× Embauchage des Marins (M. Stienon)	390
× L'Aéro-ionisation négative comme agent thérapeutique (M. Van Aubel)	398
× Les voyages en mer et la santé (M. Loir)	402
× Un quart de siècle d'émigration (M. Brees)	405
× Les effets des bains de mer sur l'organisme humain (M. Gunzburg)	419
× De werking der zeebaden op het menschelijk lichaam (M. Gunzburg)	423
× Le climat marin et les excès de culture physique (M. Brandligt)	426
× Het Geneeskundig onderzoek der zeelieden (M. Van Lennep)	430
× A propos de l'examen psychique et physique du marin à l'embauchage (M. de Ruette)	435
Verslag der zittingen	440
Wenschen	446

ZEVENDE AFDEELING.

De Sporten en de Zee.

Lijst der leden van het Bureel	449
--	-----

VERSLAGEN :

× Les idées de Léopold II. Influence du yachting sur la prospérité maritime en général (M. de Burbure)	450
× La construction des yachts pour l'étranger (M. Pauwaert)	455
× Quelques suggestions pour favoriser le Yachting en Belgique (M. Fridt)	460
× Le développement du sport de l'aviron dans le cadre de l'organisation nationale des sports (M. Spreux)	467
× De kanosport en het Belgisch Kano-Verbond (M. Oste)	472
Wenschen	474

Zitting ingericht door de Belgische Akademie der Marine.

Toespraak door den heer Voorzitter Henry De Vos	475
× Met onze Compagnie-schepen naar den Oost (M. Bly)	478
× Les assurances maritimes dans le passé (M. Sohr)	486

Algemeene slotvergadering.

Toespraak door den heer Voorzitter Henry De Vos	491
Lijst der leden	495

SIXIEME SECTION.

Médecine — Balnéologie et Hydrothérapie.

Liste des membres du bureau	389
RAPPORTS :	
Embauchage des Marins (M. Stienon)	390
L'Aéro-ionisation négative comme agent thérapeutique (M. Van Aubel).	398
Les voyages en mer et la santé (M. Loir)	402
Un quart de siècle d'émigration (M. Brees)	405
Les effets des bains de mer sur l'organisme humain (M. Gunzburg)	419
De werking der zeebaden op het menschelijk lichaam (M. Gunzburg)	423
Le climat marin et les excès de culture physique (M. Brandligt).	426
Het Geneeskundig onderzoek der zeelieden (M. Van Lennep)	430
A propos de l'examen psychique et physique du marin à l'embauchage (M. de Ruette)	435
Compte-rendu des séances	440
Vœux	446

SEPTIEME SECTION.

Les Sports et la Mer.

Liste des membres du bureau	449
RAPPORTS :	
Les idées de Léopold II. Influence du yachting sur la prospérité maritime en général (M. de Burbure)	450
La construction des yachts pour l'étranger (M. Pauwaert)	455
Quelques suggestions pour favoriser le Yachting en Belgique (M. Fridt)	460
Le développement du sport de l'aviron dans le cadre de l'organisation nationale des sports (M. Spreux)	467
De kanosport en het Belgisch Kano-Verbond (M. Oste)	472
Vœux	474

Séance organisée par l'Académie Belge de Marine.

Allocution de M. le Président Henry De Vos	475
Met onze Compagnie-schepen naar den Oost (M. Bly)	478
Les assurances maritimes dans le passé (M. Sohr)	486

Assemblée générale de Clôture.

Discours de M. le Président Henry De Vos	491
Liste des Membres	495